



ediciones delPrado

OSPREY AVIATION

ASES DEL FOKKER DR I
EN LA I GUERRA MUNDIAL



ASES DEL FOKKER DR I EN LA I GUERRA MUNDIAL



Ilustración de cubierta:
29 de abril de 1918, el Rittmeister Manfred Freiherr von Richthofen, jefe de la *Jagdgeschwader Nr I*, consigue sus 79ª y 80ª victorias que le convirtieron en el "as de ases" de todas las naciones que participaron en la I Guerra Mundial.
Con Richthofen al frente a bordo de su Fokker Dr I 425/17 escarlata, siete triplanos del *Jagdstaffel* 11 entraron en combate con una patrulla de Sopwith Camel pertenecientes al 3^er Sqn. de la recién formada RAF, al Este de Villers-Brettoneaux. Tras sólo unos pocos disparos certeros de las armas de Richthofen, el Camel pilotado por el Cte. Richard Raymond-Barker (D6439) estalló en llamas y Raymond-Barker pereció. Sin apenas ninguna pausa, Richthofen disparó contra el Camel B7393, pilotado por el piloto rodesiano de 19 años de edad, Alf. David G. Lewis. Poco después los depósitos de combustible del caza fueron alcanzados y se incendiaron, pero Lewis consiguió parar el motor y descender en picado hacia tierra, y salió expulsado lejos de su avión al estrellarse. Richthofen pasó en invertido a baja altura y saludó a la infantería alemana que llegaba para hacer prisionero a Lewis

Fotografía de contracubierta:
EL Tte. Hans Kirschstein, condecorado con la medalla *Pour le Mérite*, fue el as de ases de la *Jasta* 6, ya que consiguió 27 victorias hasta su muerte en un accidente aéreo el 16 de julio de 1918.

Doble página de título:
El Dr I 389/17 (Werk-Nr 2115) perteneciente a la *Jasta* 14 tenía el apodo de *Marie*, y aquí se le ve entre dos patrullas en el aeródromo de Phalempin a primeros de junio de 1918.

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito
Traducción: Carlos G. Antoranz
Basado en la obra *Fokker Dr I Aces of World War I*
Publicada por primera vez en Gran Bretaña en 2001

Cea Bermúdez 39, 5º
28003 Madrid, España

Texto original en Inglés de Norman Franks y Greg Van Wyngarden
Ilustración de portada de Iain Wyllie
Perfiles de aviones de Hary Dempsey

Impreso en España en mayo de 2001

Importador y distribuidor en Interior:
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56
1290 – Buenos Aires

Distribuidor de Capital:
DISTRIRED
Avda. Belgrano, 634, 4º I
1092 – Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-611-4
D.L.:

ÍNDICE

UN DUDOSO COMIENZO

El brillante diseñador de aviones holandés Anthony Fokker había ganado fama internacional en 1915 con el éxito de su serie de cazas Eindecker (monoplano) armados con la nueva ametralladora sincronizada que disparaba a través del arco de la hélice. Los cazas Fokker de la serie E habían dominado el aire hasta principios de 1916, pero sobre los cielos del campo de batalla de Verdún en la primavera y el verano de aquel año fueron superados por los ágiles cazas sesquiplanos franceses Nieuport 11.

El final del dominio de los monoplanos Fokker se hizo todavía más evidente durante la Batalla del Somme en el mes de julio, cuando los Eindecker fueron barridos del aire por los más maniobrables cazas biplanos británicos con configuración de "impulsión"como los DH 2 y FE 8. La estrella de Anthony Fokker estaba en declive y tardaría algún tiempo en conseguir recuperar su reputación como fabricante de los mejores aviones de caza alemanes.

Los sucesivos biplanos Fokker D II y D III, propulsados por motores rotatorios Oberursel, resultaron más satisfactorios, pero todavía eran deficientes en comparación con los potentes y robustos cazas Albatros D I y D II. La empresa Albatros seguiría teniendo la parte del león del suministro de cazas monoplazas a lo largo del resto de 1917 con la llegada de sus D III (su diseño sesquiplano inspirado en el Nieuport) y sus sucesores los D V y D Va. Los cazas Albatros constituirían el equipamiento principal de las *Jagdstaffeln* (literalmente "secciones de caza" o escuadrones de caza, conocidas por su abreviatura *Jasta)* hasta mediados de 1918.

La introducción, en febrero de 1917, por el Real Servicio Aéreo Naval de un caza de tres alas (el triplano Sopwith) causó una profunda impresión en los pilotos alemanes y, posteriormente, en la industria aeronáutica alemana. Pero el caso no era que los aviones de tres alas fuesen una novedad –los diseñadores habían estado trabajando en triplanos desde antes de la guerra– sino que el caza de Sopwith era el primero que se construía en grandes cantidades. Generalmente, los aviones de tres alas no solían ser considerados como los mejores, pero el ligero, aunque potente, motor del Sopwith (el Clerget 9Z de 110 CV, sustituido aquel verano por el Clerget 9b de 130 CV) contribuyó a su éxito.

En manos de un buen piloto, el Sopwith era superior a los cazas Albatros que entonces estaban en servicio. El Rittmeister Manfred Von Richthofen se encontró con el nuevo triplano en combate en abril de 1917, y después escribió: "... el triplano Sopwith es el mejor avión que posee el enemigo, asciende mejor, es más maniobrable y no pierde altitud al virar, es más rápido y es capaz de efectuar un picado vertical".

Por eso, mucho antes de que la *Idflieg* se embarcase en un enorme programa para el desarrollo de diseños de prototipos de tres alas, Fokker ya estaba trabajando en el concepto de un caza triplano desde principios de 1917, cuando él y su equipo empezaron la construcción de dos biplanos

experimentales propulsados por un motor Mercedes de 160 CV. Un tercer biplano (al que la compañía designó D VI), casi contemporáneo de los anteriores, estaba propulsado por el motor rotatorio Oberursel UrII, que era una copia del motor francés Le Rhône de 110 CV.

Este avión se había construido como un aparato de demostración para Austria-Hungría. Sin embargo, a mitad de su construcción, el biplano D VI fue modificado a una configuración de triplano (que posteriormente recibiría la designación de Fokker V4, con el número de serie de fábrica 1661) y el 5 de julio de 1917, se encargó a Fokker la construcción de un cuarto prototipo de triplano. Este avión también recibió la designación de D VI (posteriormente cambiada por la de V5, con el número de serie de fábrica 1697) y sería el que se convertiría en el auténtico prototipo de Dr I.

El diseño de Fokker era totalmente original y no una mera copia del Sopwith, ya que el diseñador holandés utilizó una estructura de alas en voladizo que había utilizado previamente en sus diseños sesquiplanos (del V1 al V3). Las alas estaban construidas sobre dos estructuras de largueros en forma de caja unidas, y los alerones estaban instalados sólo en el ala superior, los cuales al final fueron transformados en alerones compensados aerodinámicamente (extendidos). Las dos alas inferiores tenían básicamente la misma cuerda, aunque cada una de ellas tenía una envergadura ligeramente más corta que el ala que estaba inmediatamente encima.

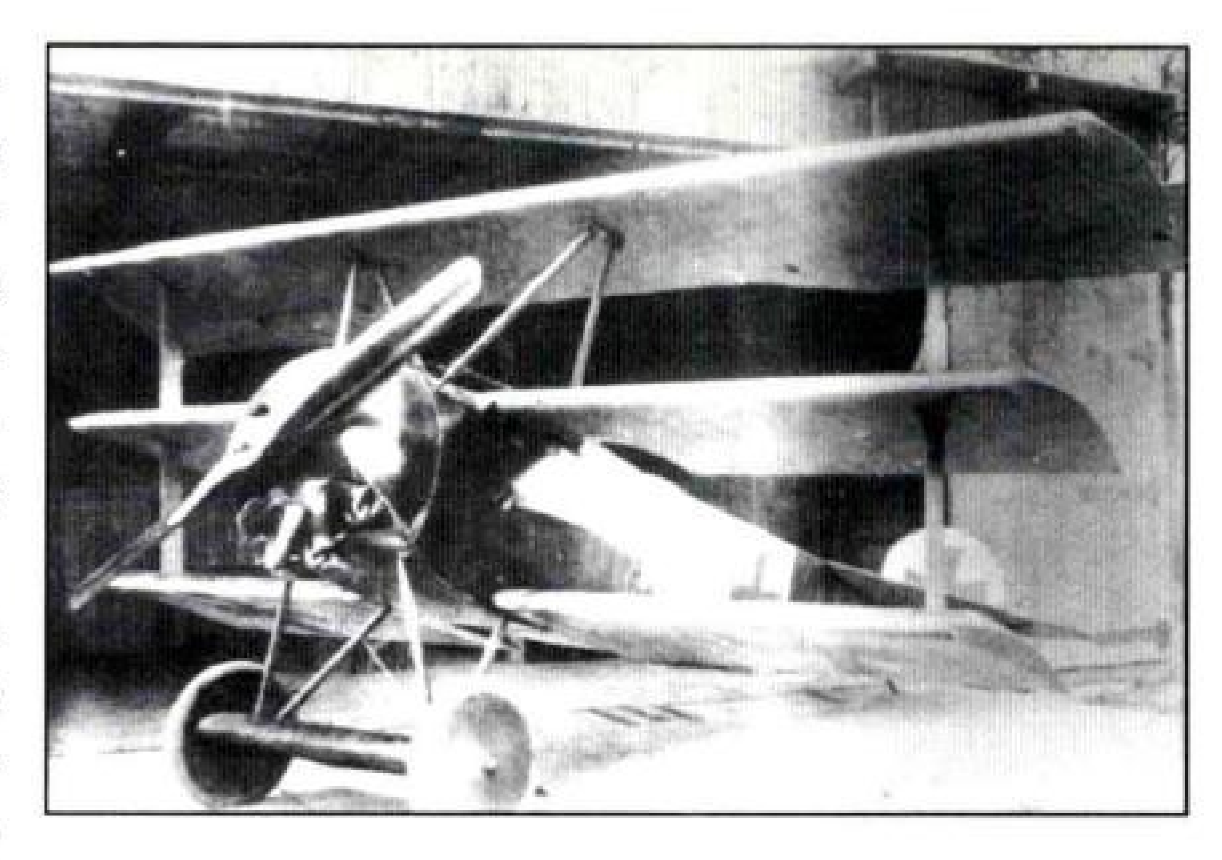
Las tres alas estaban soportadas por algo parecido a un montante entre planos a cada lado, pero cada montante estaba compuesto por dos piezas, y no por un gran montante que atravesaba los planos desde el ala superior a la inferior. Estos montantes constituían los soportes para el diseño en voladizo y servían para aumentar la rigidez de las alas.

El modelo definitivo pasó todas las pruebas y entró en producción, tras lo cual se formalizó el encargo de 20 aparatos el 14 de julio de 1917 (incluidos los cuatro aviones del prototipo V4, a los tres últimos de los cuales se les dio la designación de F I y los números 101/17, 102/17 y 103/17). Posteriormente su designación se cambiaría por la de Dr I ("Dr" era la abreviatura de Dreidecker o triplano) y se efectuaron más encargos que elevaron el total de aparatos fabricados hasta 320. Su armamento consistía en dos ametralladoras Maxim LMG 08/15 "Spandau" sincronizadas montadas delante de la cabina y que disparaban a través del arco de la hélice.

El Rittmeister Barón Manfred Von Richthofen (en el extremo derecho), jefe de la JG I, posa junto a Konstantin Krefft, Anthony Fokker (que también lleva puesto un casco de vuelo) y Kurt Wolff.



El aparato FI 101/17 fue probado hasta quedar destruido (lo cual sucedió el 11 de agosto de 1917), mientras que los dos aparatos restantes (FI 102 y 103/17) se enviaron a Francia para ser evaluados en el frente. Fueron transportados por ferrocarril hasta el *Armee-Flug-Park 4 (AFP* 4, o Parque de Reemplazo de Aviones del Ejército 4) para ser asignados a la *Jagdgeshcwader Nr I*, del Rittmeister Manfred Von Richthofen, cerca de Courtrai. La JG I fue la primera "ala" de caza de Alemania que estaba compuesta por cuatro *Jagdstaffeln* que estaban permanentemente agrupadas: las *Jasta* 4, 6, 10 y 11. Para entonces, naturalmente, Von Richthofen era el principal as de caza alemán y el primer jefe de *Geschwader*, por lo que era lógico que él y sus hombres, incluyendo a su muy competente oficial técnico Tte. Konstantin Krefft, probasen el nuevo aparato.



El Fokker FI 102/17 fue el que utilizó el barón Von Richthofen para conseguir su victoria número 61, y posteriormente fue pilotado por Kurt Wolff en su último vuelo. Los aparatos del modelo FI no tenían los patines en los extremos de las alas instalados en los Dr I de serie.

Por su parte, Anthony Fokker siempre había mantenido consciente e inteligentemente una buena relación con los principales ases. Escuchaba sus necesidades y deseos, les llenaba de obsequios y les organizaba pródigas fiestas –después de todo no era mucho mayor que la mayoría de ellos– y nunca fue tímido para cultivar la publicidad que le proporcionaba la fama de los grandes ases de Alemania.

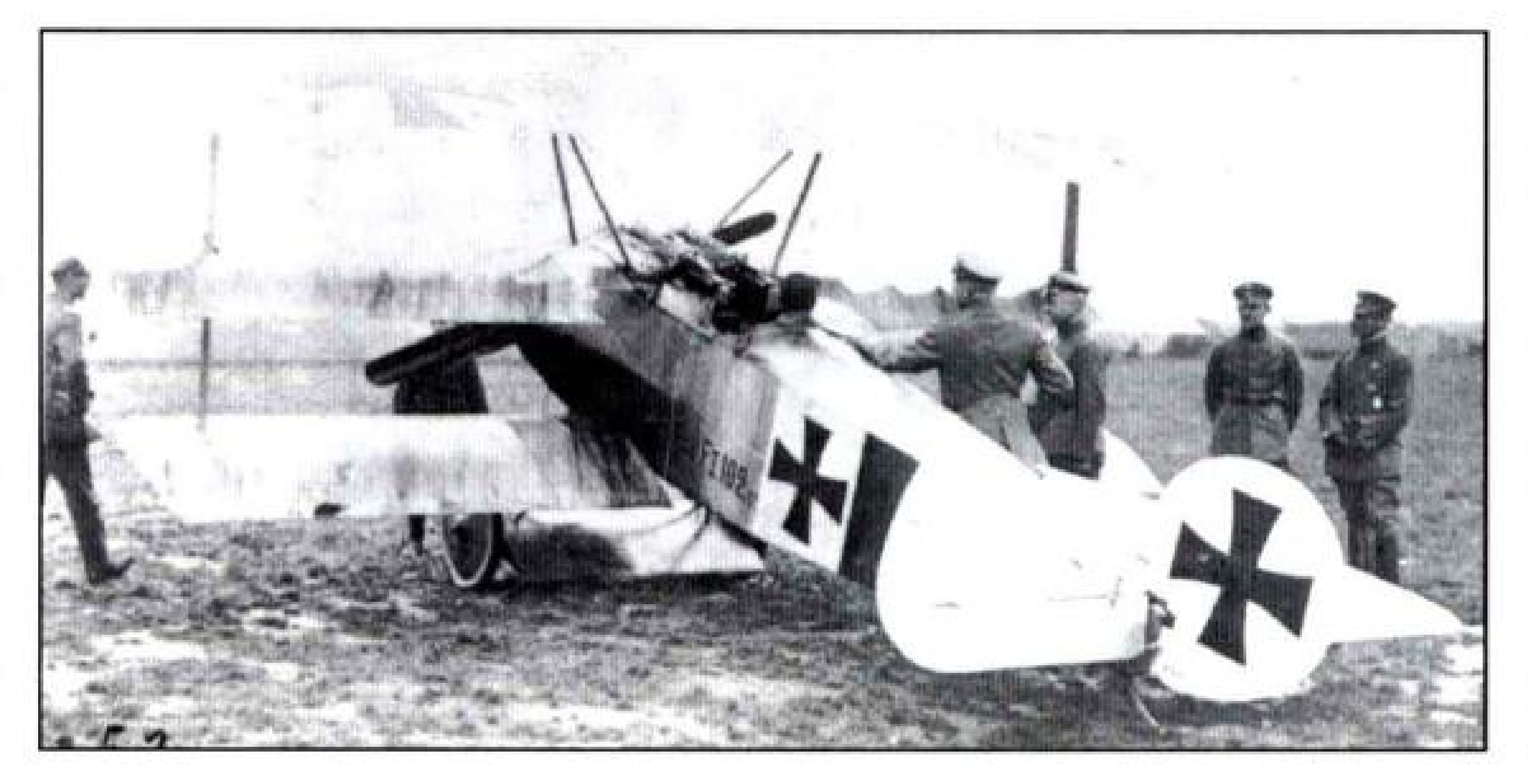
Al parecer se esperaban grandes cosas del nuevo triplano Fokker cuando los dos primeros ejemplares fueron entregados a finales de agosto; estos aviones serían pilotados en combate por tres de los más destacados y famosos pilotos de caza del momento: Richthofen, el jefe de la *Jasta* 11 Oblt. Kurt Wolff y el veleidoso y agresivo Tte. Werner Voss, *Staffelführer* de la *Jasta* 10. El tiempo era malo, así que hasta la tarde del día 28 Voss no pudo efectuar un vuelo de prueba a bordo del 103/17, y probablemente Von Richthofen pilotó también por primera vez el 102/17 al mismo tiempo.

El 31 de agosto, Tony Fokker, su cámara de cine (era un consumado fotógrafo cinematográfico) y los encargados de las relaciones públicas se presentaron en el campo de la *Jasta* 11 en Marckebeeke, junto con el general Sixt Von Amim, jefe del 4º Ejército, el jefe del Estado Mayor, general de división Von Lossberg, y el canciller alemán Georg Michaelis, todos los cuales habían ido a ver el nuevo triplano. Anthony Fokker mismo fue fotografiado en la cabina del 102/17, y seguramente aprovechó la ocasión para pilotarlo y hacer una demostración del nuevo caza a los dignatarios, además de a los pilotos de la JG I.

Tras la demostración, y toda la parafernalia con los altos cargos, la *Geschwader* de Richthofen se quedó con los dos nuevos triplanos. Richthofen todavía tenía la cabeza vendada a causa de la herida que había recibido el 6 de julio durante un combate contra los FE 2 del 20º Sqn. Había tenido suerte de salir vivo de aquel encuentro, y a pesar de sus 57 victorias y de su excepcional experiencia, era casi un hombre diferente desde aquel encuentro que había estado a punto de costarle la vida. Sufría constantes dolores de cabeza que empeoraban cuando volaba y después de cada misión se sentía agotado.

Sin duda Von Richthofen ejerció una importante influencia para llevar al triplano al frente, y por lo tanto era lógico que este distinguido aviador y as de caza estuviese entre los primeros que lo utilizaron en combate. Sin embargo, había muchos pilotos a quienes no gustaba el motor rotatorio, y además el triplano Fokker, aunque era muy maniobrable, estaba condenado a ser un avión lento. En cualquier caso, a Von Richthofen le gustaba el combate aéreo y llegar hasta muy cerca de su enemigo, y esto era lo que podía hacer con un triplano, especialmente si sus oponentes aceptaban el combate e intentaban entablar un duelo en el aire contra él. El Rittmeister era un piloto muy hábil, pero su habilidad no era natural. No gozaba volando, sino

El 31 de agosto de 1917, Anthony Fokker hizo una demostración de su nuevo 102/17 ante un grupo de dignatarios en el aeródromo de la *Jasta* 11 en Marckebeeke. En esta fotografía se ve a Fokker en la cabina mientras el Gen. Von Lossberg apoya su brazo en el fuselaje cerca de Manfred Von Richthofen, jefe de la JG I. Cerca de ellos están Karl Bodenschatz, ayudante de la JG I, y el Tte. Hans Adam, de la *Jasta* 6. Esta imagen muestra claramente el borde de ataque curvado del triplano, que era una de las características que distinguían a los aparatos FI anteriores a la producción en serie.



que lo hacía por un sentido del deber; incluso llegó a prohibir a sus pilotos que realizasen maniobras acrobáticas.

Cuando el Oblt. (teniente) Peter Lampel (un antiguo piloto de bombardero que se había hecho periodista) le preguntó en abril de 1918: "¿Ya no siente pasión por volar?", Von Richthofen le contestó: "¡No, absolutamente no! Preferiría ser oficial de caballería en lugar de aviador. Mucho más". Como su mentor, Oswald Boelcke, la forma en que Von Richthofen actuaba en un combate aéreo era simple: acercarse mucho y disparar directamente, y el triplano era el avión adecuado para estas tácticas.

EN COMBATE

Si se pregunta a cualquiera que tenga sólo un interés de pasada por la Gran Guerra cuál es el primer avión alemán que le viene a la cabeza, es más que probable que responda mencionando al Fokker triplano, y es muy posible que también mencione al *Barón Rojo*. Se ha escrito tanto sobre Manfred Von Richthofen que esta contestación no es nada sorprendente. A pesar de su celebridad, lo sorprendente es que el Fokker triplano sólo estuvo en el frente durante un período relativamente corto. Mientras que los Albatros Scout y después, en 1918, los biplanos Fokker D VII eran los aviones con que estaban equipadas prácticamente todas las unidades de caza alemanas, el Dr I sólo fue entregado a unas 15 *Jastas*, y unas pocas más tenían en plantilla uno o dos de ellos. En total, sólo se fabricaron 320 triplanos, mientras que los biplanos Albatros y Fokker D VII fueron construidos en número mucho mayor.

Por ejemplo, a pesar de que en septiembre de 1918 el Fokker D VII era el principal tipo de avión de caza, todavía estaban en servicio en el frente 327 Albatros D V y D Va. En mayo de 1918, cuando empezaron a llegar los D VII, el número de Albatros Scout que estaban en servicio alcanzaba los 1.000 aparatos. El apogeo del triplano fue relativamente breve –quizás desde febrero a junio de 1918– y su verdadera influencia en la guerra aérea no fue muy importante.

Por lo tanto, como puede comprobarse, este simple puñado de Dr I ha cautivado la imaginación popular. Ello se ha debido en no poca medida que siempre se los ha vinculado con su principal exponente: Von Richthofen, junto con su "circo aéreo", y con unos cuantos pilotos extraordinarios como Voss y Josef Jacobs.

El Rittmeister Barón Manfred Siegfried Von Richthofen, poseedor de la medalla *Pour le Mérite* (conocida popularmente como el "Max Azul"), se preparó para su primera patrulla de combate a bordo del nuevo triplano la mañana del 1 de septiembre, el día después de la presentación pública del 102/17y del 103/17. El caza era tan nuevo que ninguna parte de él había sido pintada aún con el tono rojo que identificaba no sólo al barón, sino también a su *Jagdstaffel* 11. Tenía un acabado de fábrica a base de manchas de camuflaje de tonos oliva pardo sobre un fondo de color azul grisáceo claro que producía una impresión general de tono grisáceo neutro. La insignia nacional de la cruz de hierro pintada sobre las alas y el fuselaje iba sobre un fondo blanco. El timón de dirección era también blanco, mientras que las superficies inferiores eran de un tono azul grisáceo claro.

El Rittmeister despegó a las 07:50 horas en compañía de otros cuatro pilotos que iban a bordo de cazas Albatros D V, y cerca de Zonnebeke, den-



El Rittmeister Manfred Von Richthofen sentado en la rueda de un triplano Fokker que parece estar pintado con el acabado de fábrica, tal vez excepto el capot que estaría pintado de color rojo. Obsérvese la placa del fabricante que está situada sobre el capot. Los perros eran las mascotas preferidas de muchos pilotos, aquí el barón mira a su gran danés *Moritz*.

tro de las líneas alemanas, localizó un biplaza británico, un RE 8 "muy valerosamente pilotado" perteneciente al 6º Sqn. Su tripulación llevaba una hora en el aire, y estaba realizando una salida de observación de tiro de artillería cerca de Polygon Wood, al este de Ypres.

Mientras Von Richthofen se aproximaba para atacar, parece evidente que los dos aviadores británicos se enfrentaron con una especie de dilema. Hacia ellos venía directamente un avión de tres alas, y el único tipo de aparato de cuya existencia sabían era el Sopwith triplano. ¿Estaba siendo perseguido por cuatro Albatros Scout y se dirigía hacia el RE 8 para tratar de conseguir protección mutua? Y si no llegaron a ver, o a identificar positivamente, a los otros cuatro biplanos, ¿se preguntaron tal vez durante un instante a qué estaba jugando aquel piloto naval? Porque estaban seguros de que no se disponía a atacarles.

Aunque el Sopwith Camel estaba empezando a sustituir a los Sopwith triplanos, todavía quedaban algunos por allí, y a pocas millas al norte sabían que la Marina francesa tenía también algunos de esos aparatos. Fuera lo que fuese lo que pasó por las mentes de los dos aviadores del RFC durante aquellos últimos segundos, nadie puede saberlo, porque ambos hombres murieron. Alcanzado por los mortíferos disparos de Von Richthofen, su aparato cayó en barrena sin control hasta estrellarse dentro de las líneas alemanas.

Por aquel entonces fue cuando se rodaron las más célebres imágenes cinematográficas de la guerra aérea de 1914-18. Tonny Fokker estaba todavía en el aeródromo de la *Jasta* 11 en Marckebeeke y filmó al 102/17 mientras salía de su hangar y a los mecánicos arrancando el motor. Se ve a Von Richthofen poniéndose su traje de vuelo, colocándose el casco de cuero sobre su cabeza vendada, subir a la cabina del avión y comprobar sus armas, antes de efectuar una rápida rodadura por la pista y despegar. También durante aquellos días Werner Voss y Fokker fueron filmados con el FI 103/17.

El 3 de septiembre el barón consiguió su victoria número 61, un Sopwith Pup del 46º Sqn. Su piloto, el Alf. A. F. Bird, presentó un duro combate a pesar de pilotar un avión inferior. Richthofen informó así de aquel combate:

"Junto con cinco aviones de la *Staffel* 11, durante un combate con un Sopwith monoplaza, ataqué a una altura de 3.500 metros a uno de los aparatos enemigos. Tras un combate aéreo bastante largo, le obligué a aterrizar cerca de Bosusbecque. Estaba absolutamente convencido de que tenía frente a mí a un piloto muy hábil, que ni siquiera se dio por vencido cuando estaba a una altura de 50 metros, sino que volvió a disparar y abrió fuego contra una columna de tropas mientras descendía a tierra, a continuación de lo cual estrelló deliberadamente su aparato contra un árbol. El Fokker triplano FI Nr 102/17 resultó absolutamente superior al Sopwith británico".

En honor a la verdad esta última afirmación era poco sorprendente, ya que el Pup había estado en servicio desde octubre de 1916, y en aquel momento había quedado obsoleto. Bird cayó no muy lejos del aeródromo alemán y al poco tiempo Von Richthofen, algunos de sus pilotos y Anthony Fokker estaban en el lugar de los hechos, donde Fokker filmó con su cámara al piloto del RFC y a su vencedor. Fokker y el Rittmeister también fueron filmados examinando el Pup derribado, y también se rodaron imágenes de Bird en las que aparece con una expresión un tanto avergonzada, aunque parecía aliviado de seguir vivo después de su encuentro con el más famoso as de caza de Alemania.



La víctima número 61 del barón fue este Pup del 46º Sqn., que derribó el 3 de septiembre de 1917. En aquel momento Anthony Fokker estaba de visita en Marckebeeke y se desplazó en automóvil hasta el lugar donde había caído el aparato junto con Von Richthofen y el Tte. Eberhardt Moehnicke (11 victorias, en el extremo izquierdo), donde se encontró con el Alf. A. F. Bird, que había sobrevivido al incidente. Allí tomaron fotografías y rodaron una película de cine. Fokker lleva puesto el casco de vuelo y la chaqueta de Bird.

Con su registro de victorias en 61, Von Richthofen dejó el frente el 6 de septiembre para pasar un permiso en casa, y no regresaría hasta el 23 de octubre. Es difícil saber si su 102/17 fue pilotado por otros pilotos a principios de septiembre. Parece obvio que si alguien tenía que pilotarlo fuesen los *Staffelführers* Kurt Von Döring de la *Jasta* 4 (aunque ahora estaba temporalmente al mando de la JG I en ausencia del barón), Hans Adam de la *Jasta* 6 o Kurt Wolff, que había regresado del hospital el día 11. No obstante, parece que ninguno de ellos lo hizo.

Voss había regresado a Schwerin con Fokker durante unos días para probar en vuelo el nuevo V5, pero es difícil determinar las fechas de esta breve visita. Lo cierto es que estuvo en el frente los días 3, 5 y 6 de septiembre, ya que en esas fechas consiguió varias victorias.

Aunque Voss consiguió diez victorias durante el tiempo que el 103/17 estuvo en el *Jagdstaffel* 10, los archivos están incompletos, por lo cual es imposible determinar exactamente cuantas de esas victorias fueron conseguidas a bordo del triplano.

Aparte de Von Richthofen, Werner *Bubi* Voss es probablemente el piloto de Fokker triplano más conocido en la actualidad, debido, en no poca medida, a su épico, y fatal, choque con el 56º Sqn. Voss tenía un gran prestigio entre sus adversarios del RFC, y Von Richthofen se refería a él como "mi competidor más cercano". Se ha dicho que existía una "feroz rivalidad" entre los dos, aunque en realidad eran buenos amigos. Von Richthofen había visitado a la familia de Voss en su ciudad natural de Krefeld, e incluso mantuvo su relación con ellos después de la muerte de Voss.

Ambos habían comenzado sus carreras como pilotos de caza en la prestigiosa *Jasta* 2, que fue rebautizada como *Jasta* Boelcke tras la muerte de su legendario primer jefe, y fue en esta unidad donde ambos se encontraron por primera vez. Al igual que el Rittmeister, Voss había sido oficial de caballería y había formado parte del *Westfälische Husaren Regiment 11*, que era conocido como *Los Húsares Bailarines*. En la *Jasta* Boelcke, el joven aviador consiguió 25 de sus primeras 28 victorias en sólo cuatro meses, ganándose la Cruz de Caballero con Sables de la Orden de la Casa Real de Hohenzollern (conocida generalmente como "la Hohenzollern") el 17 de marzo. La medalla *Pour le Mérite* la siguió el 8 de abril, cinco días antes de su vigésimo cumpleaños.

Voss era un piloto con dotes naturales para el vuelo, y era atrevido hasta el límite de la temeridad. En el calor del combate, parece que Voss podía ser testarudo y también algo cruel. Se sabe que en una ocasión (el 5 de junio de 1917) ametralló un avión británico derribado en el lado alemán de las líneas, hiriendo a sus dos tripulantes. Puede argumentarse que lo hizo para impedir que destruyesen su avión que iba a ser capturado, pero también podía tratarse de una consecuencia de su ardor juvenil.

Voss hacía gala de una engreída confianza fruto de su juventud y de sus notables hazañas, y parecía preocuparse poco por los asuntos relativos al decoro militar. A veces podía encontrársele vestido con una mugrienta chaqueta de instrucción sin distintivos trabajando en su avión junto a los mecánicos de tropa. También podía llegar a mostrarse sorprendentemente

insolente hacia sus oficiales superiores, una actitud que en mayo de 1917 llegó a acarrearle serios problemas.

Voss estaba descontento con la forma de ejercer el mando del jefe de la *Jasta* Boelcke, el muy experimentado Hptm. Franz Walz de 31 años de edad. Junto con otro joven ex-húsar, el Tte. Von Lersner, Voss acusó a Walz de estar "agotado por el combate" y de no estar en condiciones de estar al mando de una unidad de élite como aquella, ante el *Kofl* 2 *(Kommandeur der Flieger* del 2º Ejército). La circunstancia de que el as no hubiera seguido el conducto reglamentario y su desprecio del código de conducta militar fueron faltas consideradas como muy graves por la rígida jerarquía del Ejército Imperial.

Walz fue absuelto de las acusaciones, pero se sentía deshonorado y consideraba que su capacidad de mando había sido puesta en entredicho, por lo que solicitó (y se le concedió) el traslado a otra unidad. Voss fue severamente reprendido, si bien en privado, y se le impuso el castigo menor de ser "degradado" al ser trasladado como castigo de la prestigiosa *Jasta* Boelcke, a la *Jasta* 5. Su extraordinario historial de combate y su juventud fueron los únicos atenuantes que le salvaron de un trato más severo.

De hecho, el 20 de mayo fue nombrado jefe interino de la *Jasta* 5, y el 28 de junio fue trasladado a la *Jasta* 29 como *Führer*. Pero sólo ocupó este cargo durante cinco días, ya que fue trasladado de nuevo, esta vez a la *Jasta* 14 como jefe de la unidad. A pesar de la bastante nómada carrera de mando de Voss, Von Richthofen estuvo encantado de darle el mando de la *Jasta* 10 a finales del mes de julio, y en esta unidad volvió a reanudarse su racha de victorias.

El 6 de septiembre Voss estaba al frente de un grupo de biplanos Albatros D V de la *Jasta*10 a bordo del Fokker FI 103/17 cuando se encontraron con una patrulla de aparatos biplaza FE 2d pertenecientes al 20º Sqn., que habían despegado a las 14:35 horas. Los FE se lanzaron contra Voss y sus hombres sobre Boesdinghe, y el Capt. F. D. Stevens (piloto) y el Alf. W.C. Cambray, que volaban a bordo de uno de los FE describieron la acción en su informe de combate, en el que afirmaron que se habían encontrado con "5 Albatros Scout, 1 triplano... pintado de color verde claro". El informe continuaba: "la formación de FE entró en combate con 5 Albatros Scout y un triplano enemigos. Casi inmediatamente el triplano se situó detrás del FE 2d B1895 (piloto: Alf. J. O. Pilkington, observador: A. M Mathews), que estaba disparando contra un Albatros Scout que cayó describiendo una empinada espiral. Inmediatamente el FE estalló en llamas. A continuación el avión enemigo se alejó del combate y se retiró hacia el Este". Una vez más la puntería de Voss había sido buena, y ambos hombres murieron a bordo del avión en llamas.

El 10 de septiembre Voss derribó tres aviones aliados, dos Camel del 70º Sqn. poco después de las 17:00 horas (hora alemana, que estaba una hora adelantada con respecto a la hora aliada), seguidos de un SPAD francés perteneciente al SPA37 a las 18:15 horas. El informe de combate del 70º Sqn. afirma claramente que entraron en acción contra un triplano y cuatro Albatros Scout. Al día siguiente Voss volvió a entrar en acción a bordo del 103/17, anotándose dos victo-

La célebre pareja de combatientes formada por Werner Voss y su Fokker FI 103/17. Este avión era el segundo de los dos triplanos de fabricación en serie asignados a la JG I. El Tte. Voss, jefe de la *Jasta* 10, y hábil y agresivo piloto, era el complemento perfecto para las características de vuelo del triplano. El 103/17 estaba equipado con un motor Le Rhône de 110 CV capturado que tenía el número de serie T6247J, que había sido desmontado de un Nieuport 17 perteneciente al 60º Sqn.



rias más. Sin embargo, su primera acción del día fue contra un Bristol Fighter del 22º Sqn., y aunque en su ataque consiguió herir al observador, el piloto consiguió llevar su aparato a salvo de vuelta a territorio aliado.

Después Voss reclamó el derribo de un Camel que suponía su victoria número 46 y posteriormente, por la tarde, volvió a la acción contra los Camel, en esta ocasión pertenecientes al 45º Sqn. Posteriormente esta unidad informó de un combate contra un grupo mixto de Dr I y Albatros Scout.

Este informe indica que, para entonces, la RFC ya sabía que los alemanes habían puesto en combate un nuevo triplano, pero al no saber que sólo disponían de dos de aquellos aparatos, los británicos probablemente estaban convencidos de que tenían más. De hecho, esta impresión pudo haber sido propiciada por el hecho de que Voss fuese un piloto de caza tan diestro y rápido de forma que sus acciones daban la impresión de que había más de un triplano en combate.

También debe decirse que era frecuente, y natural, que los pilotos de ambos bandos sobreestimasen el número de aviones enemigos con los que se encontraban en la desesperada confusión de un combate aéreo. También resulta divertido resaltar que el experimentado piloto del RFC, Capt. Norman McMillan ¡llegó a reclamar el derribo de *dos triplanos* "fuera de control"! Sin embrago, fue Voss quien salió victorioso de aquel encuentro, ya que derribó un Camel pilotado por otro experto as británico, el Alf. O. L. McMaking, quien, a su vez, había reclamado seis victorias hasta el momento de su muerte en combate. MacMillan, por su parte, sobrevivió a la guerra habiendo conseguido nueve victorias y se convirtió en un prolífico escritor de libros sobre la aviación.

Cae Kurt Wolff

Kurt Wolff, jefe de la *Jasta* 11, había regresado ya al frente y estaba ansioso por poner las manos sobre uno de los nuevos triplanos, especialmente después de haber oído que Voss había despachado a varios oponentes durante los últimos días. Wolff había conseguido 33 victorias con la *Jasta* 11 y la *Jasta* 29, había sido condecorado con la medalla *Pour le Mérite*, y en aquel momento era una de las grandes estrellas de la aviación alemana.

Su nombre ya era tan conocido –y respetado– por sus enemigos del RFC como los de Richthofen y Voss. Su aspecto delgado, casi frágil y su conducta modesta le habían valido que sus compañeros de *Staffel* le diesen el apodo irónico de *zarte Blüleim* (pequeña flor delicada), pero en el aire podía decirse de él cualquier cosa menos que era delicado.

Bajo la tutela de Richthofen, se había convertido en un experto y agresivo *Jagdflieger*, a quien el ayudante de la JG I, Karl Bodenschatz se refería como un *berseker*, o loco, en combate. El 12 de septiembre fue ascendido al empleo de Oberleutnant, pero la noticia no le envaneció; en una carta a su novia escribió lo siguiente: "Me deprime haber recibido esta distinción ahora, sin haber derribado ningún aparato enemigo. Porque, hasta ahora, he tenido suerte. Ya he entrado en combate contra unos 20 ingleses y no he conseguido derribar ninguno".

Wolff había sido herido en la muñeca izquierda el anterior mes de julio, y no había conseguido anotarse ninguna victoria desde su regreso al frente. A pesar de ello, sus 33 victorias todavía le mantenían en el cuarto puesto de los registros de los ases alemanes vivos de aquel entonces, después de Richthofen, Voss y Gontermann de la *Jasta* 15.

Por consiguiente, ávido de ganar más laureles y de demostrar que era merecedor de su ascenso, Wolff despegó a bordo del 102/17 a través de los cielos muy nublados del campo de aviación de Marckebeeke aproximadamente a las 16:30 horas (hora alemana) del 15 septiembre. Al parecer iba acompañado por unos cuantos pilotos de su unidad a bordo de sus cazas Albatros D V. Algunos historiadores han sugerido que es posible que ya hubiera entrado en acción en varias ocasiones con el triplano, pero lo cierto es que apenas había tenido tiempo para ello. Ahora estaba a los mandos del nuevo avión, y se disponía a comprobar lo que podía hacer con él; sin embargo, es imposible saber cuál era su grado de experiencia con aquel avión en aquel momento.

Cuatro Sopwith Camel del 10º Escuadrón Aéreo Naval, a cuyo frente iba el Flt. Ltn. D. F. Fitzgibbons, habían estado de patrulla desde las 15:15 horas, y casi una hora después estaban escoltando a unos bombarderos DH4 que iban de regreso a las líneas aliadas. En medio del cielo de la tarde cubierto de nubes, Wolff se separó de sus compañeros, pero a pesar de ello continuó solo. Aproximadamente a las 16:30 horas (hora británica) los pilotos navales avistaron a los Albatros Scout y se lanzaron contra ellos, pero los pilotos alemanes no querían combatir y se lanzaron en picado hacia el Este. Sin embargo, los Camel fueron a su vez localizados entonces por los pilotos de la *Jasta* 11 y se lanzaron al combate.



El Tte. Kurt Wolff, un as con 33 victorias perteneciente a la *Jasta* 11, perdió la vida durante un combate contra cuatro Camel del 10º Escuadrón Aéreo naval el 15 de septiembre. En el momento de su muerte pilotaba el nuevo Fl triplano 102/17.

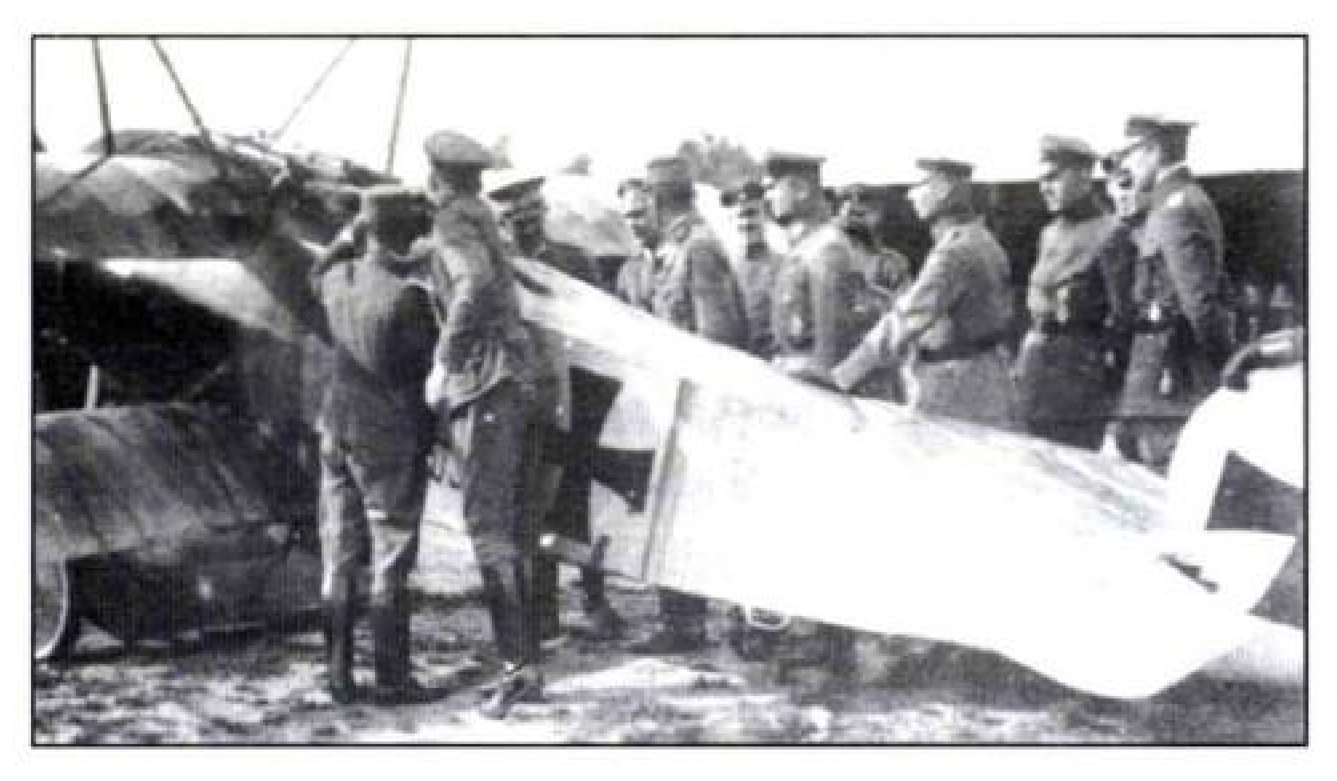
Sin duda Wolff apareció en el escenario de esta acción y se unió a la refriega, y del mismo modo que en el combate de Voss contra los aparatos del 45º Sqn., los pilotos británicos informaron después que había cinco Albatros Scout y *cuatro* Fokker triplanos. La lectura del informe del combate redactado por el Alf. Norman MacGregor da la impresión de que atacó y despachó rápidamente a Wolff y al triplano. Ese mismo informe indicaba que llegó a acercarse hasta 25 metros del Dr I antes de abrir fuego. Sin embargo, cabe preguntarse si los "cuatro" triplanos eran en realidad Wolff volando del mismo modo que Voss, extremadamente ágil en sus acciones y, ocasionalmente, adentrándose entre las nubes para emerger como si se tratase de otro aparato totalmente distinto.

Cuando volvió a mirar, MacGregor vio al triplano cayendo en un abrupto picado, con su piloto probablemente alcanzado. Sólo pudo reclamar una victoria "fuera de control" (una victoria probable), pero aquel fue el final de Wolff. Probablemente le quedaron fuerzas, o vida, suficientes para intentar enderezar su aparato que caía en picado vertical, ya que una fotografía del 102/17 tras haberse estrellado parece indicar un ángulo de descenso menos pronunciado. En el diario de guerra de la JG I, Karl Bodenschatz anotó que el 102/17 había caído al norte de Werwicq (cerca de la localidad de Nachtigall) y que había quedado totalmente calcinado. Sin embargo, en la fotografía el triplano no aparece calcinado, sino simplemente aplastado por el choque.

La muerte de Wolff supuso un golpe devastador para la *Jasta*, para la *Jagdgeschwader* y para la reputación del nuevo triplano. Aunque los grandes ases no eran en absoluto invulnerables a ser derribados en combate, a menudo se planteaba la pregunta: ¿Había sido derribado por un piloto más hábil? O, en el caso de pilotar un nuevo avión, ¿había sido el aparato el que había fallado?

CAE VOSS

Posiblemente cuando todavía estas preguntas resonaban en las mentes de los pilotos de la JG I, ocho días después iban a ser estremecidos por otro terrible golpe. Werner Voss estaba a punto de marchar de permiso. Aque-



Diversos dignatarios y personal de la JG I examinan el FI de Voss durante la visita del Príncipe heredero austro-húngaro, Otto Von Hapsburg, al aeródromo de Marcke a principios de septiembre de 1917. El tercero por la izquierda (en segundo plano) es el príncipe, a continuación está el ayudante de la JG I, Karl Bodenschatz, y junto a él está el Hptm. Wilberg, *Kofl* del 4º Ejército. El cuarto por la derecha (con la mano apoyada en el fuselaje) es el jefe interino de la JG I, Oblt. Von Döring.

lla mañana del día 23 había conseguido su victoria número 48, y ahora sus hermanos habían llegado para acompañarle a casa.

Todo habría sido diferente si se hubiese limitado a hacer el equipaje y marcharse, pero algo le retrasó. Tal vez pensó que, como todavía quedaban algunas horas para volar, podría conseguir elevar su registro hasta las 50 victorias antes de marcharse.

Es posible que Voss recordase que a finales de abril de 1917 Von Richthofen había estado también a punto de marcharse de permiso cuando su registro estaba en 48 victorias, y al final de su último día en el frente había conseguido derribar tres aviones británicos, con lo que pudo regresar a Alemania con 51 victorias en su haber. Naturalmente Voss era también capaz de hacer una hazaña como aquella. El 11 de septiembre había derribado tres aparatos enemigos, y sin ninguna duda era consciente de que no había reclamado ni una sola victoria durante los últimos 12 días desde entonces.

Voss emprendió un vuelo solitario sobre el frente y se encontró con algunos SE 5a del 60º Sqn. A pesar de estar solo (aunque en cierto momento se le unió un solitario piloto a bordo de un Albatros con el morro rojo), entabló combate con los SE y consiguió alcanzar de gravedad a dos de ellos. Mientras caían Voss tenía la esperanza de que su caída fuese observada por las tropas alemanas desplegadas en el frente, pero casi de inmediato se encontró frente a una patrulla de siete SE pertenecientes a la Escuadrilla B del 56º Sqn. a los que al poco tiempo se unieron elementos de la Escuadrilla C de la misma unidad.

El 56º Sqn. ya era conocido como una de las más destacadas unidades de caza del RFC. Voss no podía saberlo, pero estaba a punto de entrar en combate contra algunos de los más destacados y expertos ases de caza británicos en el que sería uno de los más heroicos combates aéreos de la Gran Guerra. Entre los oponentes del alemán estaban (con sus totales finales de victorias) J. T. B. McCudden VC (57), A. P. F. Rhys Daids (25), R. A. Maybery (21), G. H. Bowman (32), R. T. C. Hoidge (28) y K. K. Muspratt (8), entre otros. A pesar de ello, Voss habría podido –y tal vez habría debido hacerlo– rechazar el combate y haber puesto rumbo al Este. Muchos antes que él lo habían hecho, y sin duda los pilotos de los SE 5a no habrían sido capaces de detenerle.

Sin embargo, Voss era un agresivo, e incluso temerario, combatiente, y su sangre estaba hirviendo. Todavía estaba ansioso por obtener victorias y probablemente se sintió capaz de enfrentarse a aquel grupo durante algunos minutos, quizás "cobrarse" una pieza mientras se estorbaban los unos a los otros y después volver a la base a toda velocidad. Ahora se había desplazado hacia la derecha y estaba sobre la línea del frente, y a pesar de que su posición era bastante más precaria que en otras ocasiones, arremetió con resolución contra los aviones enemigos. Durante algunos minutos mantuvo a los SE en jaque, y aunque nunca pudo saberlo, sus disparos alcanzaron a todos los cazas de la Escuadrilla B. Sus bien dirigidas ráfagas habían dañado de tal modo a los aparatos de V. P. Cronyn y Muspratt que tuvieron que regresar como pudieron a su base.

Al final el desconocido piloto del Albatros de morro rojo desapareció y



La mañana del 23 de septiembre de 1917 Werner Voss (en el centro) posó para su última fotografía delante de un Pfalz D III con el morro amarillo junto a sus dos hermanos mayores, Otto y Max, en el aeródromo de la *Jasta* 10 en Marcke. Werner murió antes de ponerse el sol. Sus hermanos recordarían después lo cansado que estaba su hermano de la guerra, y lo ilusionado que estaba con su próximo permiso, que debía haber comenzado aquel mismo día.

Voss quedó solo frente a seis de los mejores pilotos del Imperio británico. El relato del duelo legendario de aquel día ha sido recordado en muchas obras, entre las que destaca el libro de memorias de McCudden *Five Years in the Royal Flying Corps (Cinco Años en el Real Cuerpo de Aviación)*. De hecho el relato de McCudden estaba tan lleno de admiración por su hábil oponente que fue traducido y reeditado en varios libros alemanes de posguerra, incluyendo la historia oficial de la JG I de Bodenschatz: *Jagd in Flanderns Himmel*. McCudden describió así aquel combate:

"El triplano alemán estaba ahora en medio de nuestra formación, y era maravilloso ver su dominio del aparato. El piloto parecía estar disparando contra todos nosotros simultáneamente, y aunque conseguí colocarme detrás de él por segunda vez, apenas pude quedarme allí durante un segundo. Sus movimientos eran tan rápidos e imprevisibles que ninguno de nosotros podía mantenerle centrado en el punto de mira durante el tiempo decisivo... el triplano estaba todavía volando en círculos en medio de los seis SE, que disparaban siempre que se presentaba la oportunidad, y en cierto momento observé que el triplano estaba en el vértice de un cono de proyectiles trazadores disparados por al menos cinco aparatos".

Entonces, inevitablemente, Voss fue alcanzado. Nunca se sabrá si fue mortalmente herido o si su avión quedó inutilizado. Pero de pronto dejó de virar y efectuar pasadas como el rayo y empezó a descender hacia tierra planeando. Su hélice se detuvo, lo cual podía sugerir que se había quedado sin combustible (esto podía haber sucedido porque él todavía no estaba totalmente familiarizado con la duración del combustible del nuevo aparato). Sin embargo, parece poco probable que un hombre tan experimentado como Voss hubiese permitido que se produjese esa situación. Es mucho más probable que fuese alcanzado y que rápidamente parase el motor para evitar que el avión se incendiase al efectuar un aterrizaje forzoso, o que hubiese sido alcanzado su sistema de alimentación de combustible, lo cual pudo detener el flujo al motor y provocó su parada.

Mientras descendía planeando, el Alf. A. P. F. Rhys Davids se situó detrás del Fokker y le asestó el golpe de gracia. El Fokker cayó a tierra en Plum Farm, al norte de Frezenburg, a poca distancia dentro de las líneas aliadas. Los *Tommies* británicos, bajo el mando del Alf. Kegan, enterraron a Voss en el lugar en que cayó. A diferencia de Richthofen, se le dio sepultura sin ataúd y "sin honores militares, exactamente del mismo modo en que son enterrados todos los soldados en el campo de batalla". Su tumba se acabaría perdiendo en medio de la feroz vorágine de la guerra.

Después de regresar a su aeródromo a bordo de sus SE dañados en combate, los pilotos de 56° Sqn. discutieron acaloradamente sobre quién podría ser el excepcionalmente hábil piloto enemigo, y no se sorprendieron cuando supieron que se trataba de Voss. Sin embargo, en la JG I, no se tuvo conocimiento de la magnífica lucha que había presentado Voss, ni de

la deslumbrante exhibición de vuelo que el triplano había efectuado en sus manos. Los únicos informes llegaron del Tte. Wendelmuth, de la *Jasta* 8, quien escuetamente informó de que Voss había sido derribado al ser atacado por detrás por "un Sopwith".

Sin duda, la pérdida de dos pilotos tan capacitados y expertos como aquellos en sólo ocho días suscitó dudas sobre el nuevo aparato que ambos habían pilotado, pero lo peor estaba todavía por llegar.

MÁS MALAS NOTICIAS

En octubre estaban ya disponibles unidades de serie del triplano designado Dr I. Uno de los primeros (115/17) fue enviado a la *Jasta* 15 en Neuville el día 4 para ser pilotado por su *Staffelführer*, Ltn Heinrich Gontermann. Gontermann, que ya había sido condecorado con la medalla *Pour le Mérite*, había conseguido su victoria oficial número 39 dos días antes. El Dr I 115717 llegó a la *Jasta* 15 el 11 de octubre, pero una enfermedad impidió a Gontermann pilotarlo durante dos semanas.



Heinrich Gontermann cayó víctima de la debilidad estructural de los primeros modelos del triplano antes de aumentar su registro de 39 victorias a bordo del nuevo caza.

Heinrich Gontermann pertenecía a una casta especial entre los pilotos de caza alemanes, era un especialista en globos. De hecho, de sus 39 victorias confirmadas, 17 fueron globos cautivos, que eran objetivos muy peligrosos debido a sus fuertes defensas antiaéreas. Era natural de Siegen en Westfalia, y había servido primero como ulano (soldado de caballería) y después como oficial en un regimiento de fusileros.

Tras pasar a la aviación y obtener el título de piloto, pilotó el Roland C II *Walfisch* y el Albatros CI en el *Kampfstaffel Tergnier* en 1916 antes de unirse a la *Jasta* 5 en noviembre de aquel año. Gontermann derribó un FE 2b en su primera salida como piloto de caza el día 14, pero su siguiente victoria no llegaría hasta marzo de 1917, después de la cual elevó rápidamente su registro. El domingo de Pascua (13 de abril) incendió su primer globo cautivo al que pronto seguirían muchos más. El último día del mes de abril fue nombrado jefe de la *Jasta* 15, donde continuó su serie de éxitos hasta ser condecorado con el "Max Azul" el 14 de mayo.

El día más grande para Gontermann fue el 19 de agosto, cuando derribó un SPAD, y la tarde de aquel mismo día destruyó cuatro globos cautivos en sólo tres minutos. Las cartas que el as escribió a su familia revelan un carácter patriótico, profundamente introspectivo y de gran devoción religiosa, aunque un tanto fatalista. El 25 de marzo de 1917 escribió: "Hoy he derribado un aparato biplaza sobre las líneas inglesas. Se convirtió en polvo en medio del aire. Fue una visión terrible. Es un trabajo horrible, pero debo cumplir con mi deber. Cada vez que derribo un aparato enemigo es una victoria para el espíritu alemán".

Gontermann estaba encantado con su nuevo triplano, pero no tuvo ocasión de pilotarlo en combate, y las recientes muertes de los ases de la JG I estaban presentes en su mente.

El 30 de octubre, Gontermann estaba realizando un vuelo de prueba a bordo de su nuevo Dr I sobre el campo de aviación de La Neuville. A pesar de que había prometido pilotarlo con sumo cuidado, sus esperanzas relativas al triplano no se materializaron. El Tte. Arntzen, de la *Jasta* 15, fue testigo de lo que sucedió: primero vio que los extremos exteriores del ala superior "batían" mientras el avión se desplazaba hacia la izquierda, después se soltó el alerón derecho, acompañado por costillas de las alas que se desprendían y la tela del revestimiento que se desgarraba. El Dr I 115/17 se es-

trelló y Gontermann resultó gravemente herido. Inmediatamente fue trasladado al *Feldlazarett* (hospital de campaña) de Marle donde murió poco después de las 20:00 horas. Como son aficionados a decir los alemanes, el gran as murió *unbesiegt* (invicto) en el aire, sin haber cometido ningún error.

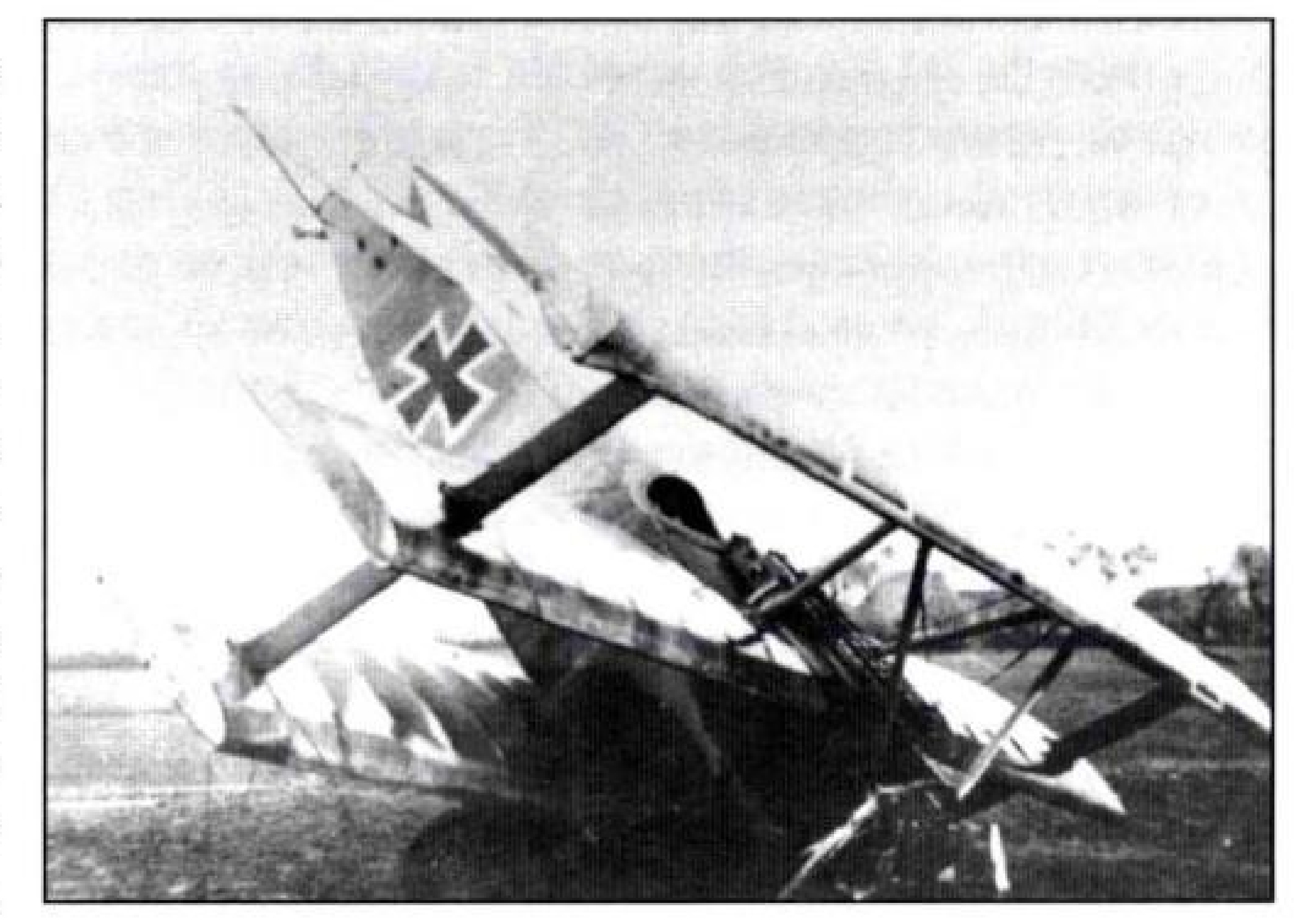
Aquel período fue bastante penoso, porque aquel mismo día Manfred Von Richthofen tuvo problemas con el motor, realizó un aterrizaje forzoso y dejó fuera de servicio otro triplano (114/17), poco después de que su hermano Lothar se viese también obligado a efectuar un aterrizaje forzoso a causa de un motor defectuoso. La tarde siguiente el Tte. Günther Pastor, de la *Jasta* 11, perdió la vida al estrellarse cuando su Dr I (121/17) sufrió también un fallo en la estructura de las alas similar al del avión de Gontermann.

Mientras tanto los Dr I habían seguido llegando a la *Jasta* 11 en cantidades. Entre el 10 y el 13 de octubre llegaron diecisiete, seguidos por otros cinco aparatos más una semana después. Sin embargo, debido a los fatales accidentes de Gontermann y Pastor, todos los triplanos del frente permanecieron en tierra. Al poco tiempo fue enviado al frente un comité de accidentes del *Idflieg (Sturz Kommission)* para intentar descubrir la causa de los problemas. Las pruebas demostraron que el desprendimiento de los alerones se debía a los que los débiles puntos de sujeción se rompían bajo la carga impuesta por un viraje o un desplazamiento lateral brusco. También se encontraron pruebas de que las juntas pegadas de las alas superiores estaban debilitadas por una acumulación de condensación en el interior de las alas, lo cual apuntaba hacia una mala fabricación y a un mal control de calidad.

Se ordenó llevar a cabo las inspecciones y modificaciones necesarias, incluyendo el montaje de un ala reforzada y unos alerones de nuevo diseño. El 28 de noviembre de 1917, se notificó a Fokker que la nueva ala había sido declarada segura, y que las entregas podían reanudarse. A pesar de los fallos estructurales, las breves experiencias que los pilotos del *Jasta* 11 habían tenido con el triplano era totalmente positivas.

Por fin, durante finales de noviembre, los trabajos de reparación en los triplanos acabaron, y los que fueron fabricados en Schwerin habían sido sometidos a concienzudas pruebas y modificaciones. La empresa Fokker esperaba entregar unos 170 triplanos más durante el mes de diciembre, aunque esta estimación parece haber resultado algo exagerada. En septiembre se había formalizado un segundo encargo para la fabricación de 100 Dreidecker (Dr I 121-220/17), y el siguiente mes de noviembre se efectuó un último encargo de 200 más (Dr I 400 –599/17).

El mayor éxito del triplano posiblemente se produjo durante la gran ofensiva alemana de primavera (la llamada *Kaiserschlacht* o Batalla del Emperador) que se lanzó el 21 de marzo de 1918 y en las ofensivas que la siguieron. Formaciones de aviones de las *Jagdgeschwader* pintados de brillantes colores combatieron en intensas batallas para conseguir la superioridad aérea, mientras sus camaradas de infantería luchaban en tierra para avanzar debajo de ellos. Sin embargo, la guerra fue breve para el Dr I, y el número de aviones en servicio se redujo rápidamente después del mes de junio cuando llegó el Fokker D VII para sustituirlo.



Se cree que este Dr I era el 114/17, uno de los aparatos que formaron parte del primer lote de triplanos producidos en serie, entregado a la *Jasta* 11 en octubre de 1917. El jefe de la JG I, Von Richthofen, dejó inutilizado este aparato el 30 de octubre al verse obligado a efectuar un aterrizaje forzoso (se cree que perdió el capot en vuelo debido a que se salió uno de los cilindros del motor). Como era norma en los triplanos de la *Jasta* 11, las superficies cuadradas donde van pintadas las cruces han sido reducidas con pintura de color pardo oliva.

EL "CIRCO DE RICHTHOFEN"

El *Jagdstaffel* 11 era el más famoso y quizás también el más destacado exponente del Fokker Dr I. No cabe duda de que su antiguo líder, ahora jefe de la *Jagdgeschwader Nr I*, Manfred von Richthofen estaba entusiasmado con el ágil y pequeño caza. La historia popular les ha hecho inseparables, a pesar de que el *Barón Rojo* sólo consiguió 19 de sus 80 victorias confirmadas pilotando este avión.

La *Jasta* 11 se ganó por primera vez el apelativo de "El Circo Ambulante" o "Circo de Richthofen" por parte de sus respetuosos adversarios del RFC durante el "Abril Sangriento" de 1917, durante el cual los cazas Albatros D III pintados de rojo del *Staffel* segaron una pavorosa cosecha de aviones británicos. Ese nombre se había originado probablemente de la creencia británica de que el "escuadrón" Richthofen se trasladaba de un lado a otro del frente a cualquier punto en que el alto mando alemán pensaba que era necesario para combatir la superioridad aliada. El hecho de que la unidad emplease también aviones pintados de vivos colores podría haber contribuido a acuñar aquel nombre.

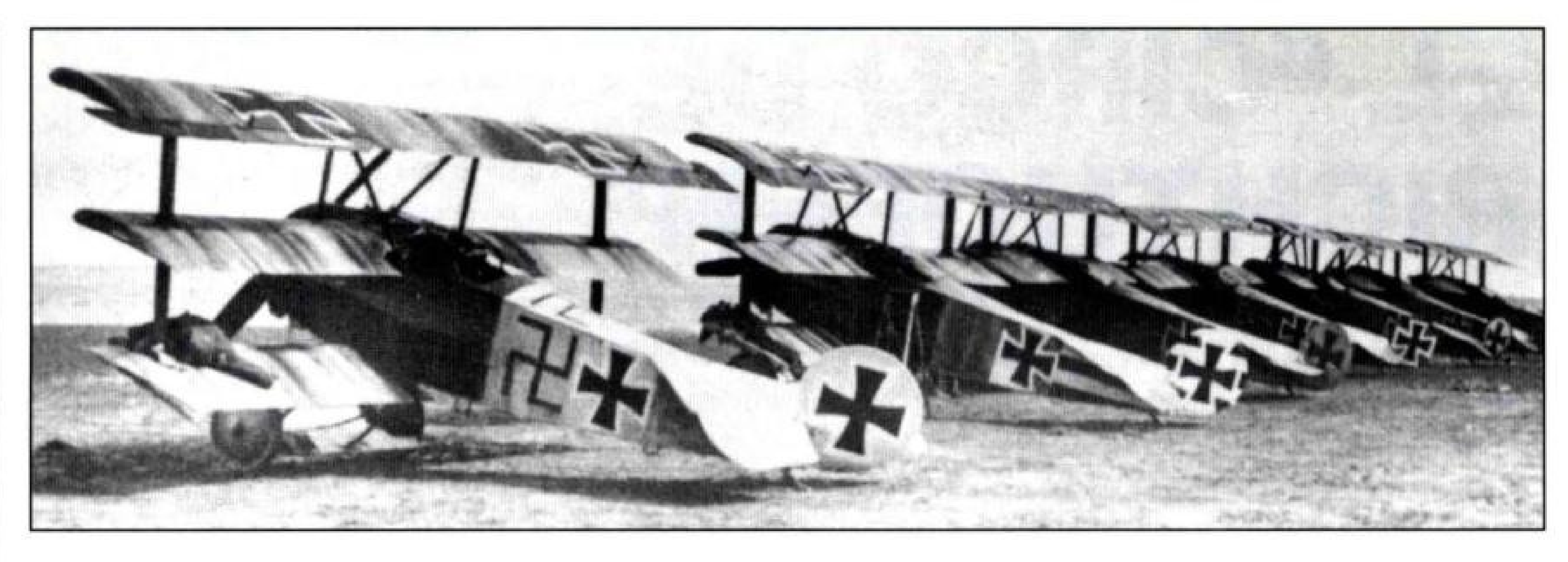
El apelativo de "Circo" era totalmente británico (y después americano) y no era utilizado por los pilotos bajo el mando de Richthofen. Posteriormente se aplicó en general –quizás con mayor propiedad– a toda la *Jagdgeschwader Nr I*, que se había constituido como una auténtica unidad móvil. Dentro de la JG I, se continuó utilizando el color rojo de la *Jasta* 11, que normalmente se aplicaba a los capots, las tapas de las ruedas y a los montantes de los triplanos cuando llegaban a la unidad. Por lo tanto, en la primavera de 1918, cuando los aviadores británicos se encontraron con grandes formaciones de aparatos de las que formaban parte Dr I con los morros pintados de rojo, normalmente creían –a menudo acertadamente– que había llegado el "Circo", y que se avecinaba un combate especialmente duro.

Manfred von Richthofen no sólo era un magnífico cazador aéreo y un experto tirador, también destacó como instructor, jefe y motivador de los pilotos que estaban bajo su mando. Otros miembros de la *Jasta* 11 comentaban la capacidad de Richthofen para estar siempre pendiente de sus pilotos, sin que importase lo frenético que fuese el combate aéreo. También sabía imponer la disciplina y la mantuvo a un alto nivel entre los pilotos de su unidad.

Von Richthofen había regresado de permiso el 23 de octubre, después de haber recibido la noticia de las muertes de Kurt Wolff, Werner Voss y Heinrich Gontermann. Las dos vic-

Fotografiado el mismo día que la alineación de aparatos que figura en la página 20, el 477/17 de Von Richthofen está estacionado separado del resto de los aviones de su *Jasta* 11.





Aquí vemos a los triplanos de la *Jasta* 11 impecablemente alineados en Léchelle a finales de marzo de 1918.

torias que consiguió en noviembre de 1917 las obtuvo pilotando el Albatros D V, con el cual había vuelto a ser equipada la JG I mientras eran modificados los triplanos, y no volvió a obtener más victorias durante diciembre, enero y febrero de 1918. Después de Navidad había estado otra vez de permiso, y durante todo el mes de enero, él y su hermano habían viajado a Rusia y después a Berlín. Manfred regresó a la *Jasta* 11 en Avesnes le Sec a primeros de febrero, y Lothar regresó el día 16.

A pesar de que la *Jasta* 11 había recibido varios triplanos durante el invierno, es difícil saber exactamente quién pilotó cada aparato durante aquel período, ya que la unidad podía disponer todavía de los Albatros D V. Es posible imaginar que algunos pilotos podían preferir pilotar un Albatros D V para determinado tipo de misiones, y quizás los pilotos de menor graduación pilotarían los Albatros si no había disponible ningún triplano en condiciones operativas.

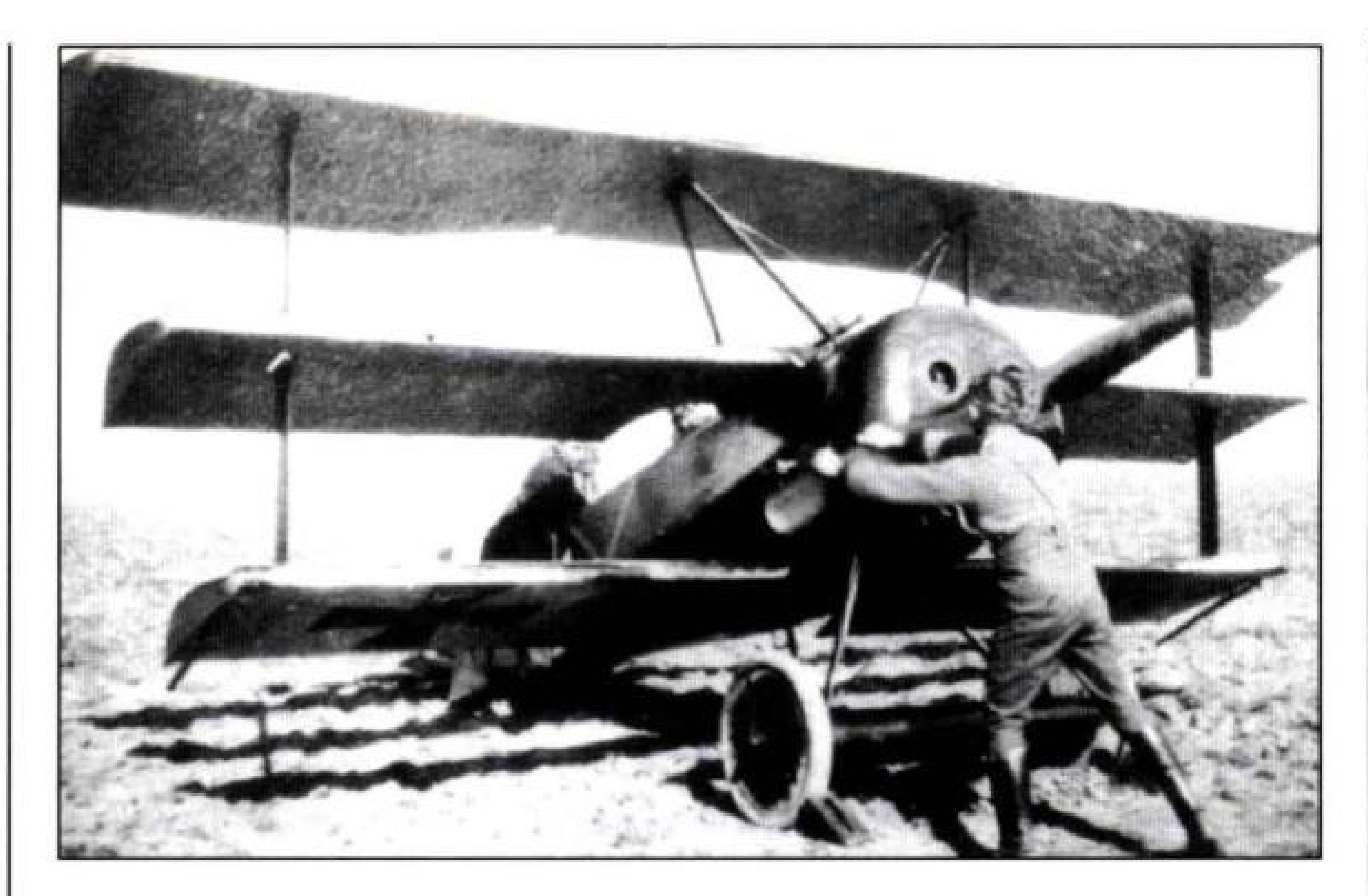
Lothar, el hermano menor de Manfred, se había hecho cargo del mando de la *Jasta* tras la muerte de Wolff. En aquel momento contaba en su haber con 24 victorias, y antes de marchar también de permiso en enero, había elevado su registro hasta 26. Mientras tanto, los pilotos de la *Jasta* pilotaron los Fokker Dr I, Albatros D V y uno o dos Pfalz D III con los que consiguieron algunas victorias.

En el que fue probablemente el primer éxito en combate del Dr I (aparte de los de los dos aparatos del modelo FI) el Tte. Werner Steinhäuser incendió un globo cautivo cerca de Heudicourt anotándose su segunda victoria confirmada. Desgraciadamente, durante la misma misión su compañero de *Staffel*, Tte. Eberhardt Stapenhörst, fue derribado por los disparos antiaéreos a bordo del Dr I 144/17 y fue hecho prisionero de guerra. Su avión fue el primer Fokker triplano que cayó totalmente intacto en manos aliadas, y fue sometido a cuidadosos y detallados exámenes por



Lothar Von Richthofen fue derribado durante un combate contra los Bristol F 2B del 6º escuadrón el 13 de marzo de 1918. A pesar de la exagerada afirmación de Lothar de que su triplano "se convirtió en un biplano", la mayor parte de la estructura superior sobrevivió a la rotura del borde de ataque, y pudo mantener un elemento de control durante su descenso.

Aquí se ve al Tte. Werner Steinhäuser haciendo girar la hélice del que se cree fue uno de sus triplanos, con otro piloto en la cabina.





El joven y serio Tte. Joachim Wolff era conocido por el apodo de *Wölffchen*, o "Pequeño Wolff", por sus camaradas de la *Jasta* 11 para diferenciarle de Kurt Wolff. Aquí vemos a Joachim con su mascota que era un perro lobo (como no podía ser de otro modo). Antes había sido ulano y tuvo un accidentado comienzo como piloto de caza. Tras haberse unido a la *Jasta* en julio de 1917, fue derribado el 14 de agosto, a consecuencia de lo cual fue hospitalizado. De vuelta a la acción en febrero, sobrevivió al fallo estructural de su Dr I 155/17 el día 3 de aquel mes, y finalmente consiguió su primera victoria el 18 de marzo, que marcó el comienzo de dos meses de victorias con el triplano. Su registro se elevaba a diez victorias –la mayoría de ellas contra cazas– en el momento en que fue derribado, como escribió Bodenschatz, con dos disparos atravesándole su "valeroso, tenaz y acribillado corazón", el 6 de mayo de 1918.

las autoridades aliadas (todavía se conservan hoy día partes de su revestimiento en el Imperial War Museum).

El borde de ataque y las costillas del ala superior del aparato del Ltn Hans Joachim Wolff se desprendieron en vuelo el 3 de febrero, pero consiguió aterrizar con el Dr I 115/17 y el avión pudo ser reparado. Al comienzo del mes de marzo tres pilotos más cayeron con sus triplanos, uno de los cuales perdió la vida y los otros dos resultaron heridos.

El 10 de marzo, los hombres de la *Geschwader* Richthofen observaron un especial aumento de la actividad aérea británica ya que el RFC intentaba obtener datos de inteligencia sobre la concentración de fuerzas alemanas para la ofensiva que se avecinaba, y los pilotos de la *Jasta* 11 respondieron al reto. Los hermanos Richthofen se distinguieron especialmente durante aquel período, ya que Lothar derribó un Bristol Fighter el día 11 y dos más el día 12 y Manfred reclamó en fecha posterior el derribo de otro más que constituyó su victoria número 64.

Manfred describía su propio estilo de combate aéreo como esencialmente el de un "cazador" que acechaba cuidadosamente a su presa, pero aseguraba que su hermano Lothar era un "tirador" que cargaba impetuosamente contra las formaciones enemigas con escasa prudencia. Sin embargo, la técnica de combate de Lothar conseguía resultados impresionantes, había conseguido sus primeras 24 victorias en poco más de seis semanas durante su primer período de servicio en la *Jasta* 11. Tal vez fue debido a sus tácticas impulsivas por lo que Lothar sería herido en tres ocasiones (¡siempre el día 13 del mes!), lo cual redujo en gran medida el tiempo que permaneció en el frente.

Mientras tanto, Manfred Von Richthofen siguió en acción en el frente para dar comienzo la gran ofensiva alemana de marzo. Es incuestionable que debería haber sido relevado de servicio en combate, ya que había estado en acción constantemente desde el comienzo de la guerra. Todavía no se había recuperado por completo de la herida en la cabeza que había sufrido el anterior mes de julio, pero la suya era una guerra de deber, no sólo hacia su patria sino también hacia sus pilotos. No es que nadie pensase entonces siquiera que ya no era un piloto de caza eficiente; de hecho, sus victorias estaban aumentando más rápidamente que durante la época posterior al "abril sangriento" del año anterior, y todo parecía indicar que había recuperado su antigua forma. A finales de mar-



Esta fotografía fue tomada cuando los restos del ala superior del aparato de Lothar habían sido retirados, dejando al descubierto el capot y los montantes rojos de la cabina.

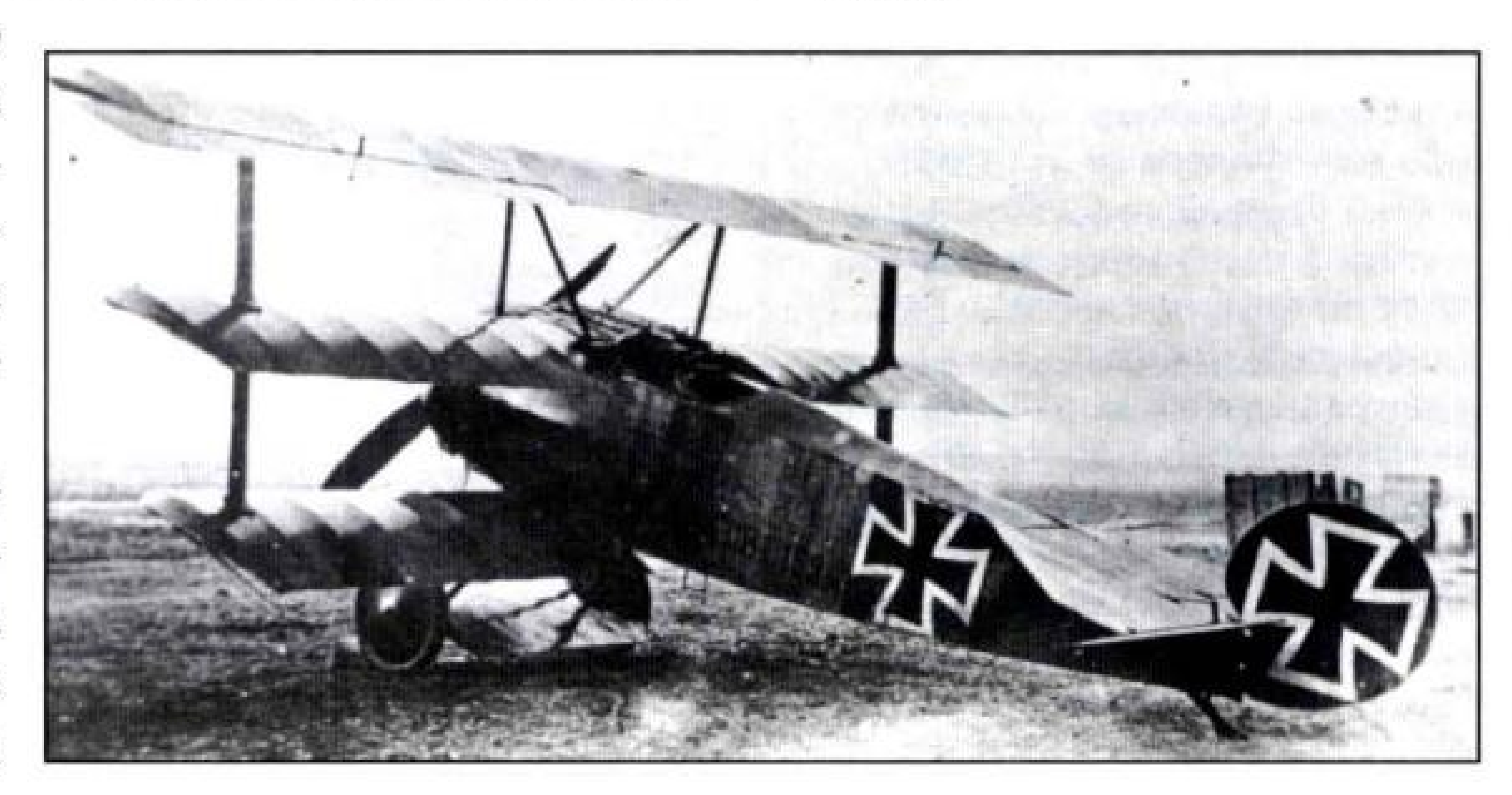
zo de 1918 había elevado su registro hasta 74 victorias, llegando incluso a conseguir una triple victoria el día 27. Todos estos éxitos los consiguió a bordo del triplano.

Las dos últimas victorias del Rittmeister, que elevaron su registro hasta la sorprendente cifra de 80, las consiguió el 20 de abril con su estilo clásico pilotando su Dr I 425/17 totalmente pintado de rojo. Su víctima número 79 fue el Cte. Richard Raymond-Barker, un piloto de Camel perteneciente al 3^er^ Sqn. que perdió la vida en aquel combate. El último hombre derribado por Richthofen fue el Alf. David G. Lewis, de la misma unidad, que efectuó un aterrizaje forzoso pocos minutos después de que Barker fuese derribado. De forma increíble, sobrevivió a aquel encuentro y pudo disfrutar de contar el relato de aquel combate años después; era natural de Rhodesia y sobrevivió 60 años a su vencedor.

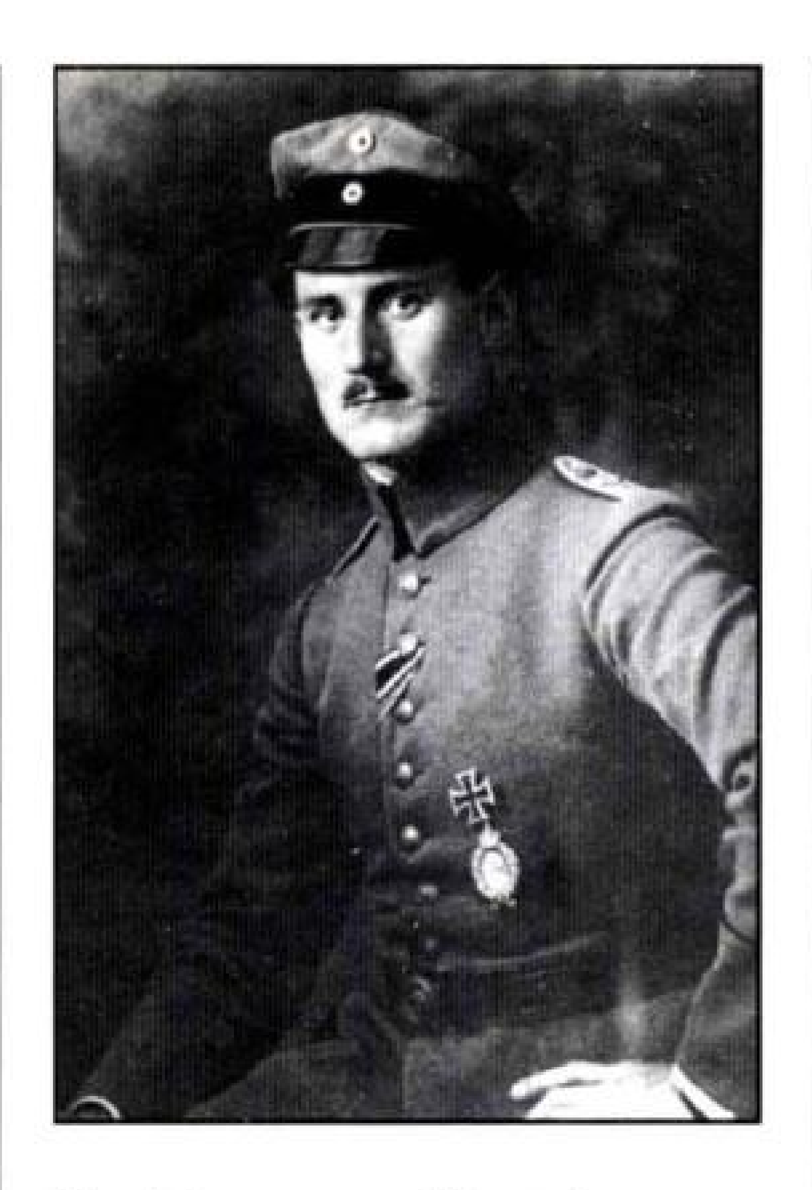
Pero los hermanos Richthofen no eran los únicos pilotos de caza de la *Jasta* 11 que conseguían éxitos. El Tte. Richard Wenzl había sido piloto de Albatros D III en la *Jasta* 31 en 1917, y había conseguido una victoria confirmada y otra sin confirmar. Su prometedora trayectoria como piloto de caza dio como resultado su traslado a la *Jasta* 11, encuadrado en la JG I, a principios de abril de 1918 bajo el mando del Tte. Ernst Udet. Wenzl comentó que Udet estaba ansioso por marchar de permiso para encontrarse con su prometida en Múnich, y también estaba impaciente por conseguir su 23ª victoria para asegurarse la concesión de la medalla *Pour le Mérite*, como ya le correspondía:

"Udet... siguió volando hasta que su depósito de combustible estuvo completamente vacío, hasta que finalmente derribó un Sopwith Camel que cayó envuelto en llamas. Poco después un Bristol Fighter se puso delante de nuestras armas. Ametrallé a mi oponente de la forma reglamentaria y cayó en un picado vertical hasta una altura de 200 metros sobre el suelo, unos pocos kilómetros dentro de nuestras líneas. Sentía en la garganta que mi corazón latía de gozo, no había duda de que aquella presa iba a ser mía. Entonces él recuperó el control de su aparato y cuando yo me disponía a centrarle en mi punto de mira otra vez, de repente sentí que me caía al tiempo que oí un golpe seco".

"Al principio creía que había sido alcanzado por disparos antiaéreos, pero entonces comprendí que, a causa de una sacudida brusca, el asiento de mi avión se había roto y yo, junto con



El 152/17 de Von Richthofen con el cual consiguió sus victorias 64, 65 y 66. Llevaba pintados de rojo el capot, el ala superior, las ruedas, los montantes y la parte posterior del fuselaje.



Tras haber conseguido ya dos victorias en la *Jasta* 31 pilotando los Albatros Scout, el Tte. Richard Wenzl llegó a la *Jasta* 11 el 7 de marzo de 1918. Al probar por primera vez los triplanos, quedó "sorprendido por la maniobrabilidad y prestaciones de estos temibles aparatos". Tras tomarse un tiempo para acostumbrarse a "disparar desde estos aparatos tan sensibles", reabrió su registro con el derribo de un SE 5 el 16 de mayo.

el asiento estaba ahora sentado sobre los cables de control. Cuando pude sacar la nariz del fuselaje, me encontraba ya cerca del suelo, con el inglés colocándose detrás de mí. Así, con una mano apoyada en el fuselaje y pilotando con la otra, tuve que batirme en una nada gloriosa retirada".

Wenzl sobrevivió a aquel episodio un tanto embarazoso, y siguió en combate consiguiendo derribar un SE 5a el 16 de mayo, que supuso la tercera de su total de doce victorias confirmadas. Al relatar lo que las operaciones de vuelo exigían de los pilotos de la *Geschwader* durante la ofensiva, escribió:

"Como siempre teníamos que estar preparados para despegar, llevábamos puestos nuestros trajes de vuelo (monos de vuelo) todo el día –lo máximo que algunos se quitaban eran los cascos de vuelos durante un corto espacio de tiempo–. Apenas Richthofen daba la orden de despegar, ya estaba sentado en su avión. Al principio fue duro para mí –al igual que lo sería después para los nuevos camaradas– acostumbrarme a esta increíble velocidad. Aquellos primeros días me agotaron bastante, a pesar de que ya era un 'viejo aviador'; Richthofen exigía mucho de nosotros".

LA CAÍDA DE RICHTHOFEN

Al parecer se estaba intentando tomar medidas para dar por terminados los días de combate del Rittmeister Von Richthofen, prohibiendo al mayor héroe vivo de la aviación alemana que continuase arriesgando su vida. Él mismo había ya rechazado anteriormente esas medias, y por supuesto que ni siquiera se planteaba algo así en aquel momento, en medio de la mayor ofensiva alemana en el frente occidental desde 1914, cuando su presencia en el frente era crucial. Sin embargo, después de haber alcanzado un registro de 80 victorias, había accedido a tomarse un breve permiso para ir a cazar. Así lo relataría posteriormente Richard Wenzl en su libro:

"Su permiso ya había sido aprobado. Quería volar hasta Freiburg im Breisgau con *Wölffchen* (Hans Joachim Wolff, que era conocido por todos como 'el pequeño Wolff') y desde allí ir a cazar a la Selva Negra. Todo estaba preparado, hasta en el caso de que el tiempo no fuese adecuado para volar se había reservado un billete en un coche cama".

Es posible imaginar que Richthofen pensase para sí mismo que podía estar dispuesto a aceptar una decisión del mando para impedirle volar por



El Tte. Ernst Udet, que estuvo encuadrado durante un breve período en la *Jasta* 11, terminó la guerra como el segundo mayor registro de los pilotos de caza alemanes con 62 victorias. Su rostro refleja claramente el cansancio, ya que Udet acababa de regresar de un desesperado combate con el tenaz piloto de Camel Alf. C. R. Maasdorp, del 43º Sqn., que murió después de ser alcanzado en la cabeza por un proyectil. Udet visitó el lugar donde había caído su adversario, y regresó con un número de serie manchado de sangre (c) 8224 que había sacado de entre los restos.

completo, si hubiese conseguido elevar su registro hasta 100 victorias. En ese caso habría estado dispuesto a admitir que había cumplido con su deber. Esta conjetura se menciona como un posible motivo de los diversos errores que cometió al día siguiente, el fatídico 21 de abril.

La JG I había recibido orden de barrer los cielos sobre el valle del Somme, al este de Amiens, para que los aparatos de reconocimiento biplazas alemanes pudiesen localizar y fotografiar los asentamientos de artillería de campaña australianos situados en algún punto al oeste de los montes de Morlancourt. Estas piezas de artillería suponían una amenaza para las fuerzas que debían concentrarse en los alrededores de Hamel antes del ataque previsto contra la zona situada al este de Amiens. Esta misión requería que el "Circo" llevase a cabo patrullas ofensivas sobre el frente, en lugar de los vuelos rutinarios en los que los pilotos se dedicaban a contener a los aviones aliados que atravesaban las líneas alemanas.

La mañana del día 21, Von Richthofen, a los mandos de su Dr I425/17 pintado totalmente de rojo, iba al frente de una formación mixta compuesta por Fokker y algunos Albatros Scout sobre el frente, donde localizaron dos aparatos de observación RE 8 pertenecientes al 3^er^ Escuadrón del Cuerpo de Aviación Australiano. Los triplanos de morro rojo se lanzaron al ataque, pero una de las armas del Barón se averió y tuvo que desistir del ataque. Al mismo tiempo el observador de uno de los RE 8 consiguió dañar al Dr I pilotado por el Tte. Hans Weiss, cortándole uno de los cables del timón de dirección, lo cual le obligó a volver a su base.

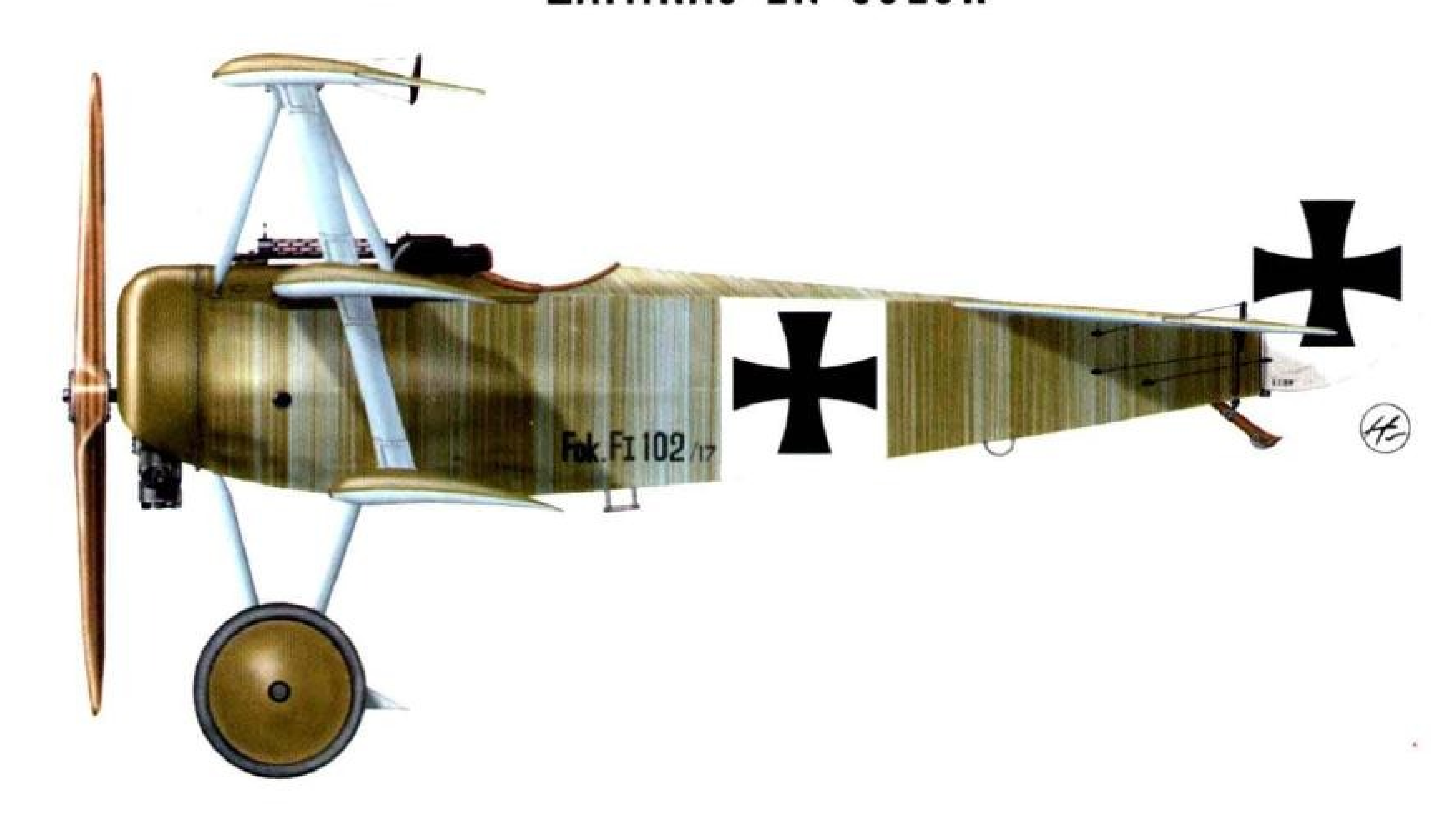
Von Richthofen tenía su arma izquierda bloqueada, y la aguja percutora de la otra arma se había partido, a causa de lo cual no hacía contacto correctamente con el culote de los cartuchos. Al parecer, esa arma se bloqueaba también intermitentemente, lo cual hacía necesario que Von Richthofen se inclinase hacia delante para accionar la palanca de armado, y para poder llegar a ella una y otra vez se había soltado el arnés de sujeción.

Tras reagruparse después de la escaramuza con los RE 8, los Fokker entablaron combate contra unos Camel del 209º Sqn. que realizaban una patrulla ofensiva.

Entonces fue cuando Von Richthofen cayó víctima de varios graves errores de estimación, y además, el hecho de que el viento sobre el nor-

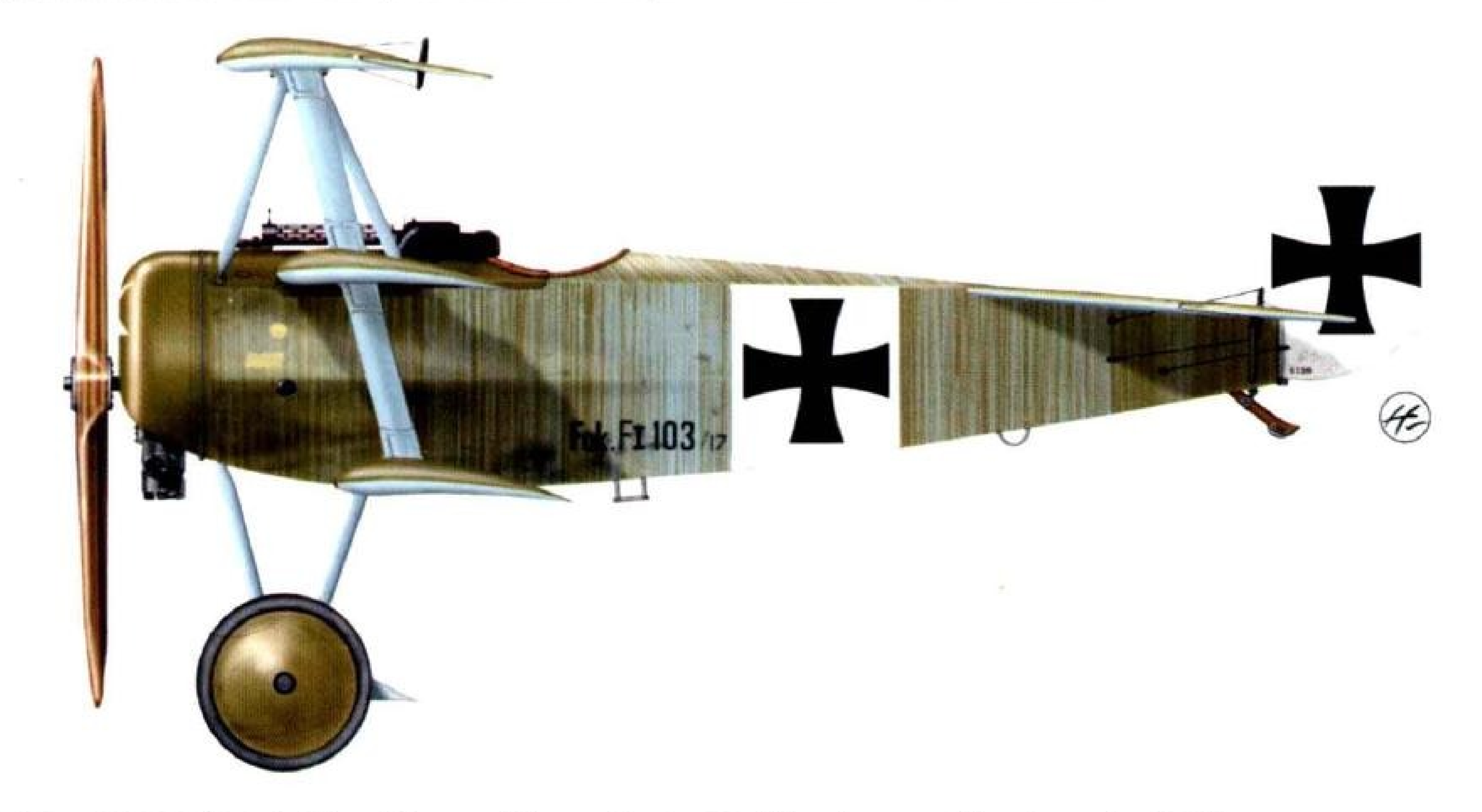


El Dr I 161/17 fue fotografiado con Manfred Von Richthofen en la cabina durante una visita a la *Jasta* 5 en Bostrancourt el 21 de marzo de 1918. Al jefe de la JG I sólo le quedaba entonces un mes de vida.



Fokker FI 102/17 del Rittm. Manfred von Richthofen y del Oblt. Kurt Wolff, *Jasta* 11, Marckebeeke, septiembre de 1917

El FI 102/17 fue asignado a Von Richthofen de la JG I en agosto de 1917, y el Oblt. Kurt Wolff fue derribado y perdió la vida a bordo de este avión el 15 de septiembre. Los FI anteriores a la fabricación en serie llevaban un acabado de fábrica con un tono general de color azul grisáceo claro, con manchas de color verde pardo en todas las superficies superiores para conseguir un efecto de camuflaje, con las superficies inferiores y los montantes en color azul claro. El capot del motor y las llantas de las ruedas eran probablemente de color verde pardo. El número de serie pintado en fábrica 1729 estaba marcado en la parte posterior del timón de dirección.



Fokker FI 103/17 del Tte. Werner Voss, *Jasta* 10, Marcke, septiembre de 1917

El FI 103/17 (con el número de serie 1730 pintado en el timón de dirección) fue pilotado por Werner Voss, jefe de la *Jasta* 10. Este FI llevaba un acabado de fábrica idéntico al del 102/17. Es igualmente probable que el tono aplicado en fábrica al capot del motor fuese de color verde oliva o del color amarillo característico de la *Jasta* 10. El timón de dirección era con toda seguridad de color blanco.



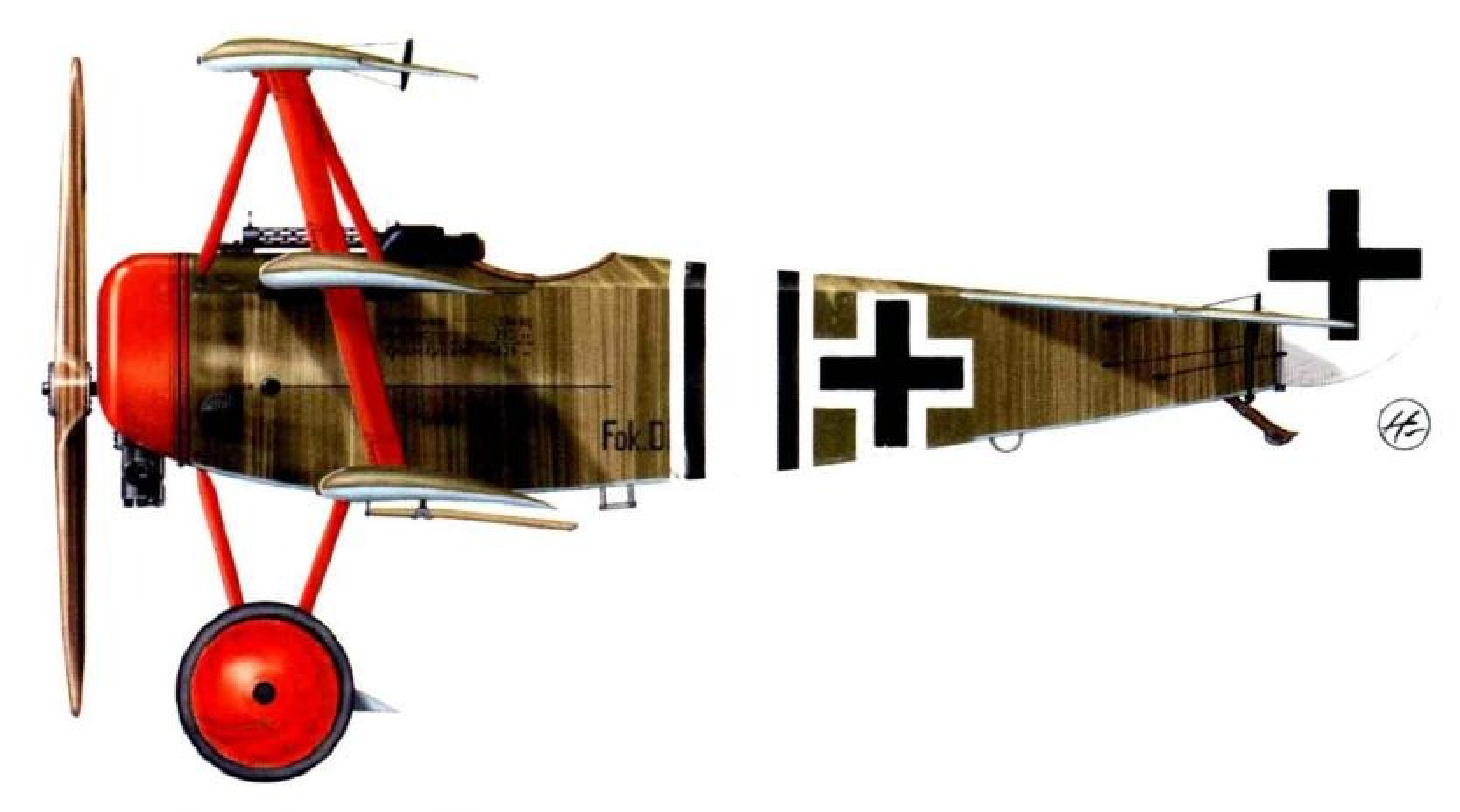
Fokker Dr I 454/17 del Tte. Lothar von Richthofen, *Jasta* 11, Avesnes-le-Sec, febrero de 1918

El Dr I 454/17 (Wk-Nr 20279) de Lothar estaba pintado con su color amarillo personal. El capot, los montantes y las tapas de las ruedas de color rojo indican la unidad, mientras que el ala superior, la parte posterior del fuselaje y el plano de cola eran amarillos. Esta capa de pintura estaba aplicada en algunas zonas con un espesor mucho menor, lo cual permitía que algunos elementos de camuflaje y los cuadros de las cruces de color oliva pareciesen de un color amarillo más oscuro.



Fokker Dr I (número de serie sin confirmar) del Tte. Werner Steinhäuser, *Jasta* 11, Vesnes-le-Sec, febrero de 1918

El Dr I de Steinhäuser llevaba el color rojo de la *Jasta* en las zonas habituales; en la parte delantera del capot, se habían pintado "ojos" alrededor de los orificios, probablemente de color amarillo. Los colores del antiguo regimiento de Steinhäuser estaban representados por una "X" de color amarillo sobre una franja roja del fuselaje, y el timón de cola era de color blanco. Por lo demás, el acabado de camuflaje era el estándar y no se distinguen distintivos en el plano de cola, si es que los había. Este Dr I tenía alerones del tipo primitivo.



Fokker Dr I 588/17 del Tte. Richard Wenzl, *Jasta* 11, Cappy, abril de 1918

El Dr I de Wenzl llevaba el camuflaje a rayas de color verde-marrón y los distintivos de unidad en rojo. Su distintivo personal era una franja de color blanco y negro en el fuselaje de las proporciones de la cinta de la Cruz de Hierro con los colores invertidos. Las superficies de las cruces habían sido cubiertas con pintura de color verde oliva y sobre ellas se pintaron las *Balkenkreuze*. Los bordes de ataque de las alas estaban resaltados en colores blanco/negro. Según los informes el 588/17 fue repintado delante del brazo vertical de la cruz del fuselaje, aunque el número 178 se veía en el timón de profundidad izquierdo.



Fokker Dr I 545/17 del Tte. Hans Weiss, *Jasta* 11, Cappy, abril/mayo de 1918

La mayor parte del 545/17 (Wk-Nr 2213) de Weiss era, como su nombre indica, de color blanco. En lugar del camuflaje a rayas habitual, la totalidad del empenaje de cola y la parte trasera del fuselaje eran de color blanco, que se extendía desde la parte inferior del fuselaje hasta la cabina. La superficie superior del ala superior estaba pintada también de color blanco, con los distintivos de unidad de color rojo del estilo típico.



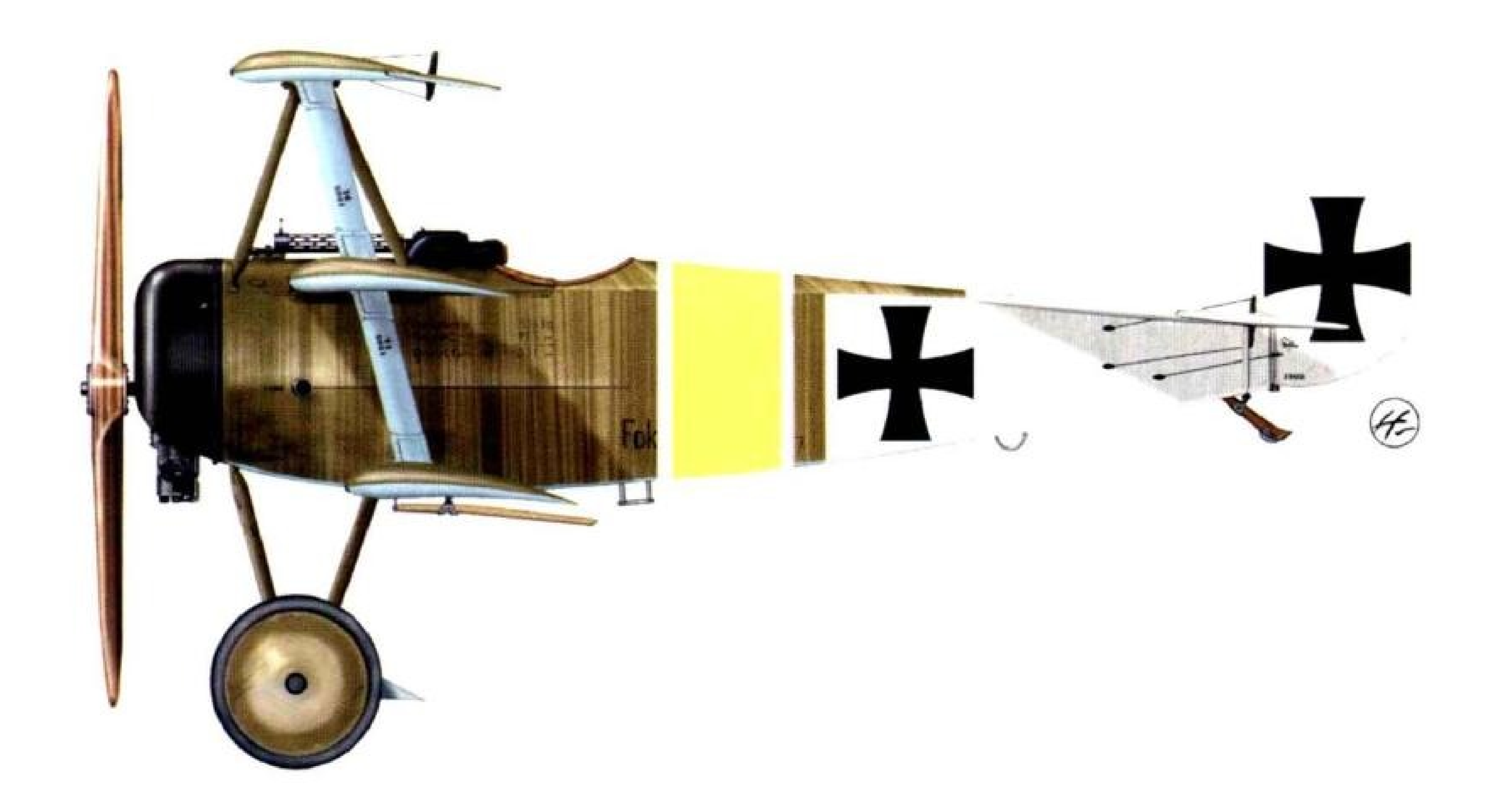
Fokker Dr I 564/17 del Ltn Werner Steinhäuser, *Jasta* 11, Cappy, abril de 1918

Este Dr I llevaba también los colores rojo y amarillo de Steinhäuser, en este caso en forma de una "X" roja sobre una franja amarilla, con los habituales distintivos rojos de la *Staffel*. El plano de cola también estaba decorado con sus franjas rojas personales sobre una superficie amarilla, que se muestra de forma provisional. Llevaba dos estilos de *Balkenkreuze* pintadas en las alas y en el fuselaje. Es probable que el timón de dirección llevase todavía el número de serie Wk-Nr 2234.



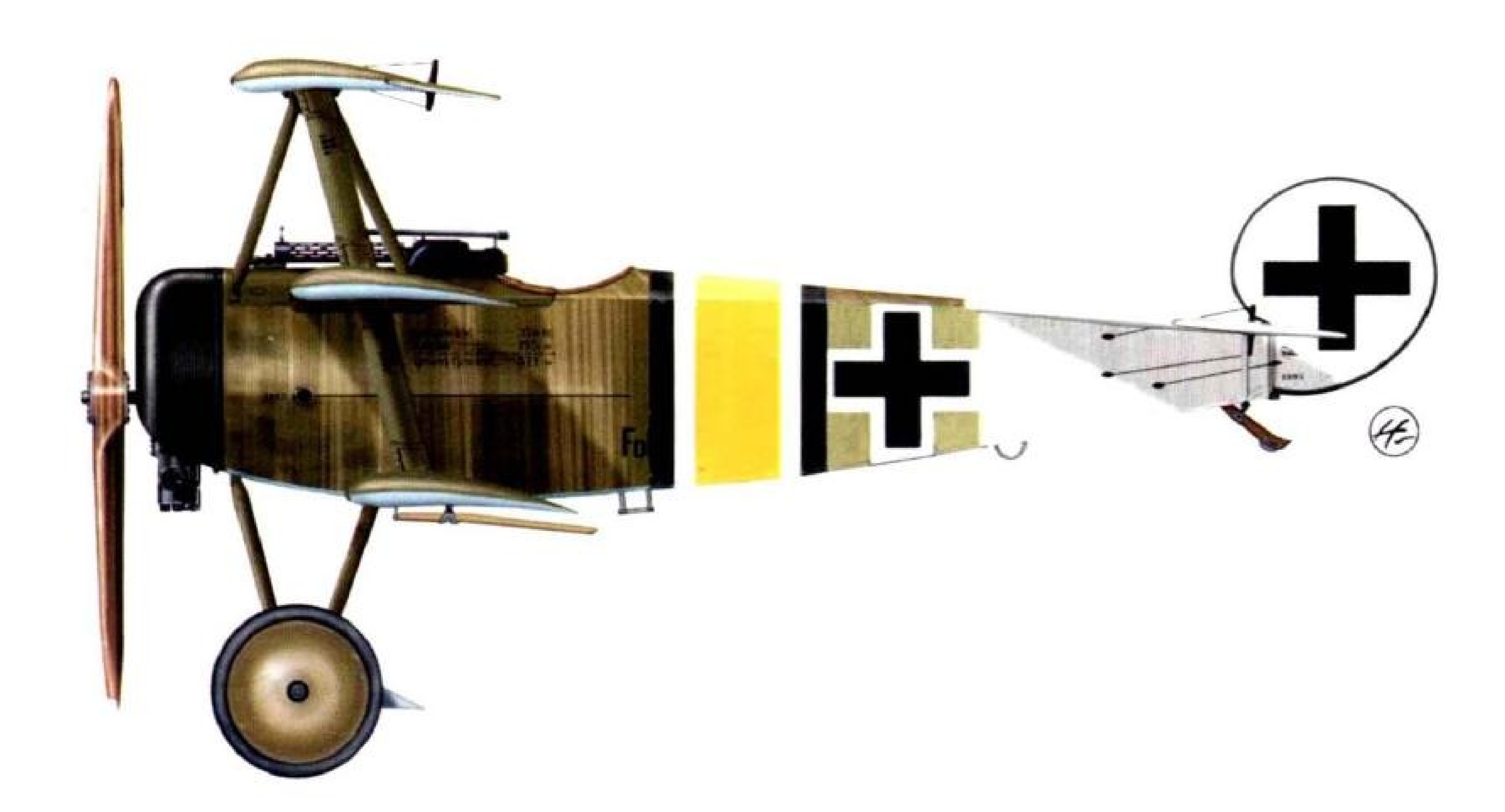
Fokker Dr I 204/17 del Vzfw. Paul Bäumer del *Jasta* Boelcke, Marcke, primeros de marzo de 1918

Bäumer pilotó primero el Dr I 204/17 (Wk-Nr 1923) a principios de marzo en Marcke. Además del camuflaje a rayas normal, llevaba los distintivos de la *Jasta* Boelcke que consistían en el capot negro con la parte frontal de color blanco, además de los montantes de la cabina pintados de negro con puntas blancas y las tapas de las ruedas pintadas de negro. El timón de dirección de color blanco tenía un reborde de color negro, y, al menos en el lado derecho, llevaba pintado el fino borde de una cruz sin terminar. Los distintivos de la *Staffel* consistían también en el plano de cola y la zona adyacente del fuselaje posterior pintados mitad de blanco y mitad de negro. Este Dr I llevaba también la insignia de la cruz de hierro sobre la superficie superior de las alas inferiores y en el centro del plano de cola. El emblema personal de Bäumer era la franja roja-blanca-negra pintada en el fuselaje.



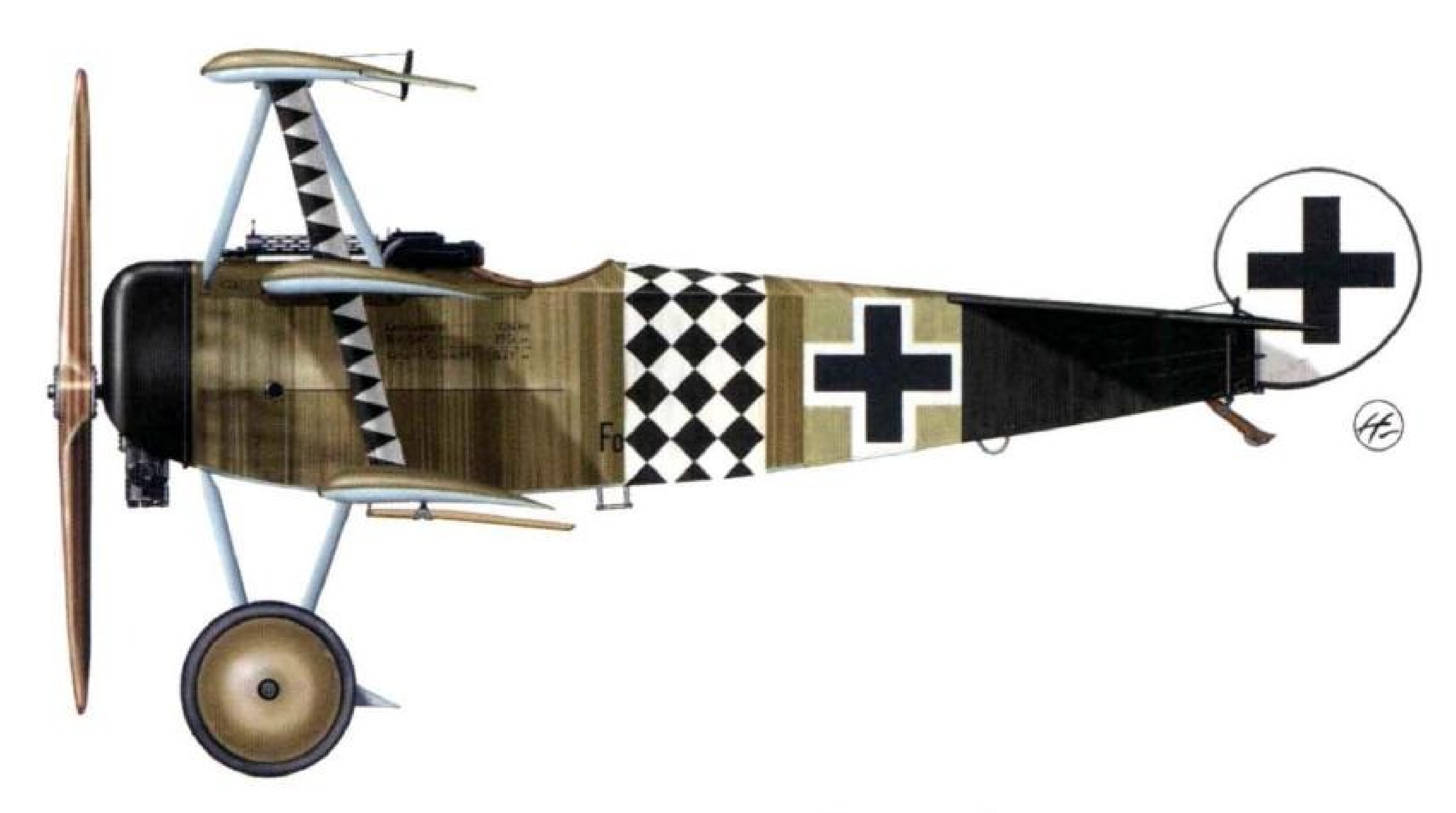
Fokker Dr I 190/17 del Tte. Otto Löffler, *Jasta* Boelcke, Marcke, marzo de 1918

El Dr I de Löffler (Wk-Nr 1908) está pintado con los distintivos habituales de la *Jasta* Boelcke en el capot y lleva el empenaje de cola pintado con los colores prusianos rojo y negro. Su emblema personal era una banda en el fuselaje de color amarillo limón (el color de su antiguo regimiento de granaderos) con reborde blanco. Por lo demás, su acabado era estándar, como el de muchos otros Dr I de su unidad, llevaba montantes auxiliares en el tren de aterrizaje.



Fokker Dr I 413/17 del Oblt. Karl Bolle, *Jasta* Boelcke, Halluin-Ost, mayo de 1918

Este Dr I (Wk-Nr 1997) era la montura del jefe de la *Jasta*, Oblt. Bolle. También llevaba el camuflaje estándar y distintivos en colores negro y blanco. El símbolo personal era una banda amarilla (también el color de su antiguo regimiento) con reborde blanco y negro. El timón de cola llevaba también un reborde negro, y el caza estaba equipado con una mira telescópica Oigee.



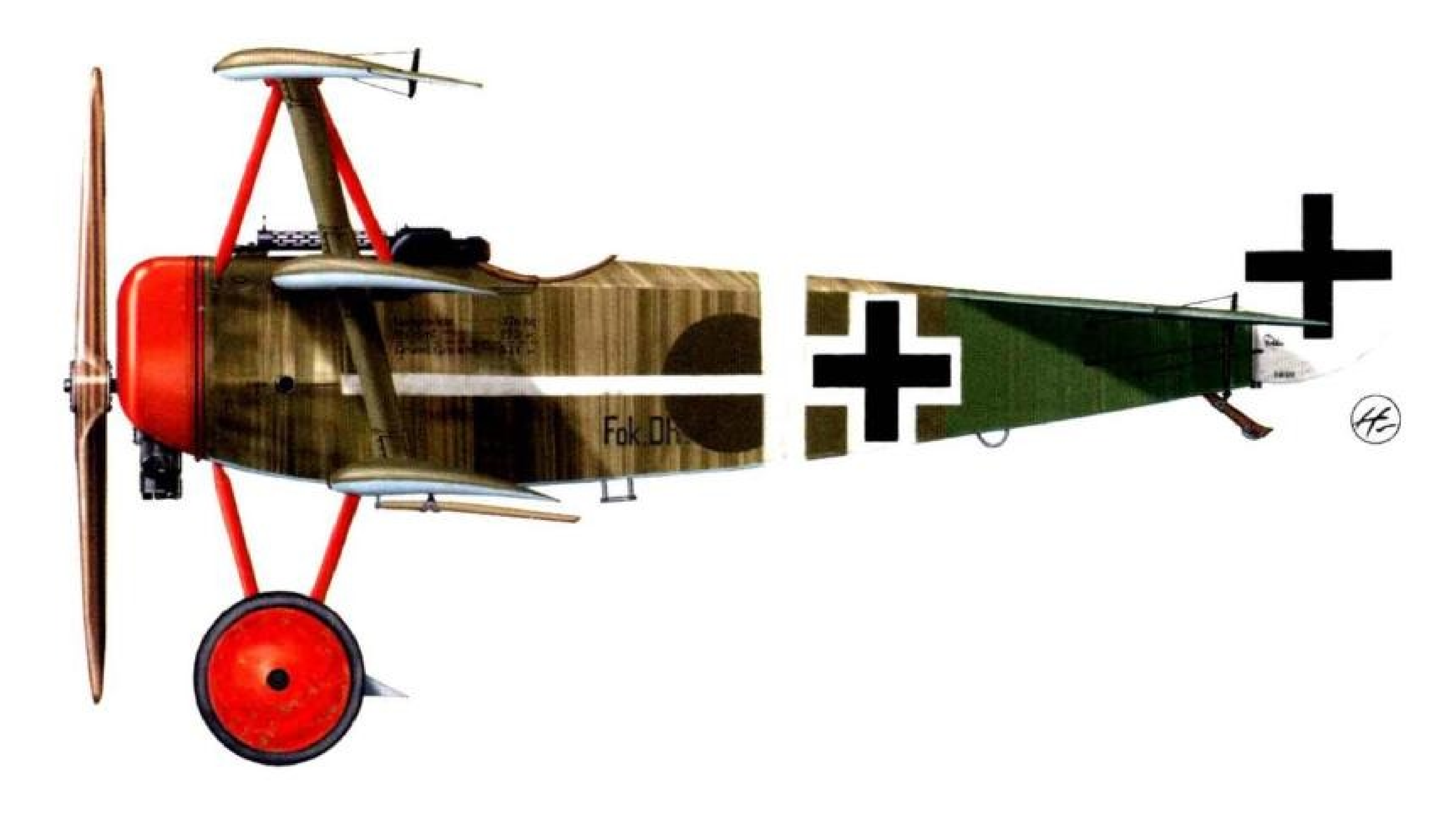
Fokker Dr I (número de serie sin confirmar) del Tte. Hermann Frommherz, *Jasta* Boelcke, Halluin-Ost, alrededor de mayo de 1918

Este Dr I se distinguía por llevar una banda pintada en el fuselaje con un esquema de cuadros en forma de diamante blancos y negros, que también están pintados en los montantes interplanares. Las marcas distintivas de color blanco y negro tenían los colores invertidos con respecto a los vistos anteriormente, ya que el lado derecho era de color blanco y el izquierdo negro. Cuando fue fotografiado, este Dr I no llevaba la habitual placa frontal pintada de blanco sobre el capot negro (?). El timón de dirección llevaba un reborde de color negro.



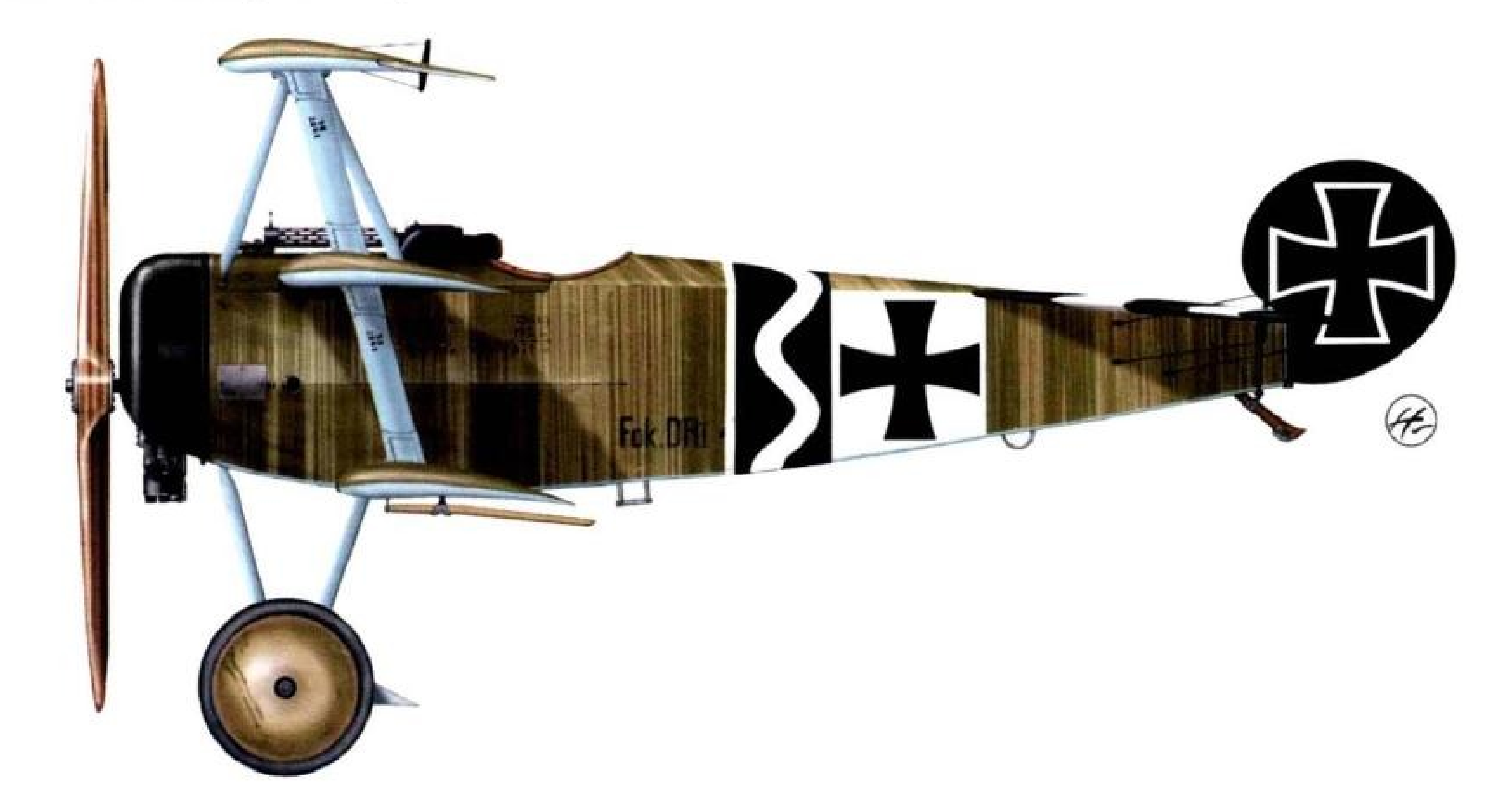
Fokker Dr I 586/17 del Tte. Ernst Udet, *Jasta* 4, Beugneux-Cramoiselle, junio de 1918

Este Dr I, que anteriormente había sido la montura del Tte. Kirschstein, fue el asignado posteriormente a Udet. Seguía estando marcado con las franjas de Kirschstein, pero ahora fue personalizado con la insignia de Udet, *LO!*, pintada sobre el fuselaje, en honor a su prometida.



Fokker Dr I 139/17 del Vzfw. Josef Mai, *Jasta* 5, Cappy, mayo de 1918

El Dr I 139/17 (Wk-Nr 1850) era un antiguo aparato de la *Jasta* 11 que había sido transferido a la *Jasta* 5; probablemente mantuvo el color rojo en el capot, en los montantes del tren de aterrizaje y en las tapas de las ruedas, con los montantes interplanares pintados de color oliva. La mayoría de las superficies superiores de este avión estaban pintadas con el camuflaje estándar, y el distintivo anterior del círculo pintado en el fuselaje fue repintado de color verde oliva. La banda horizontal pintada en el fuselaje se mantuvo, junto con una "nueva" banda vertical de color blanco, y el aparato presentaba en general un aspecto chillón y manchado. La parte posterior del fuselaje y el empenaje de cola fueron sobrepintados, probablemente con el color verde de la *Jasta* 5.



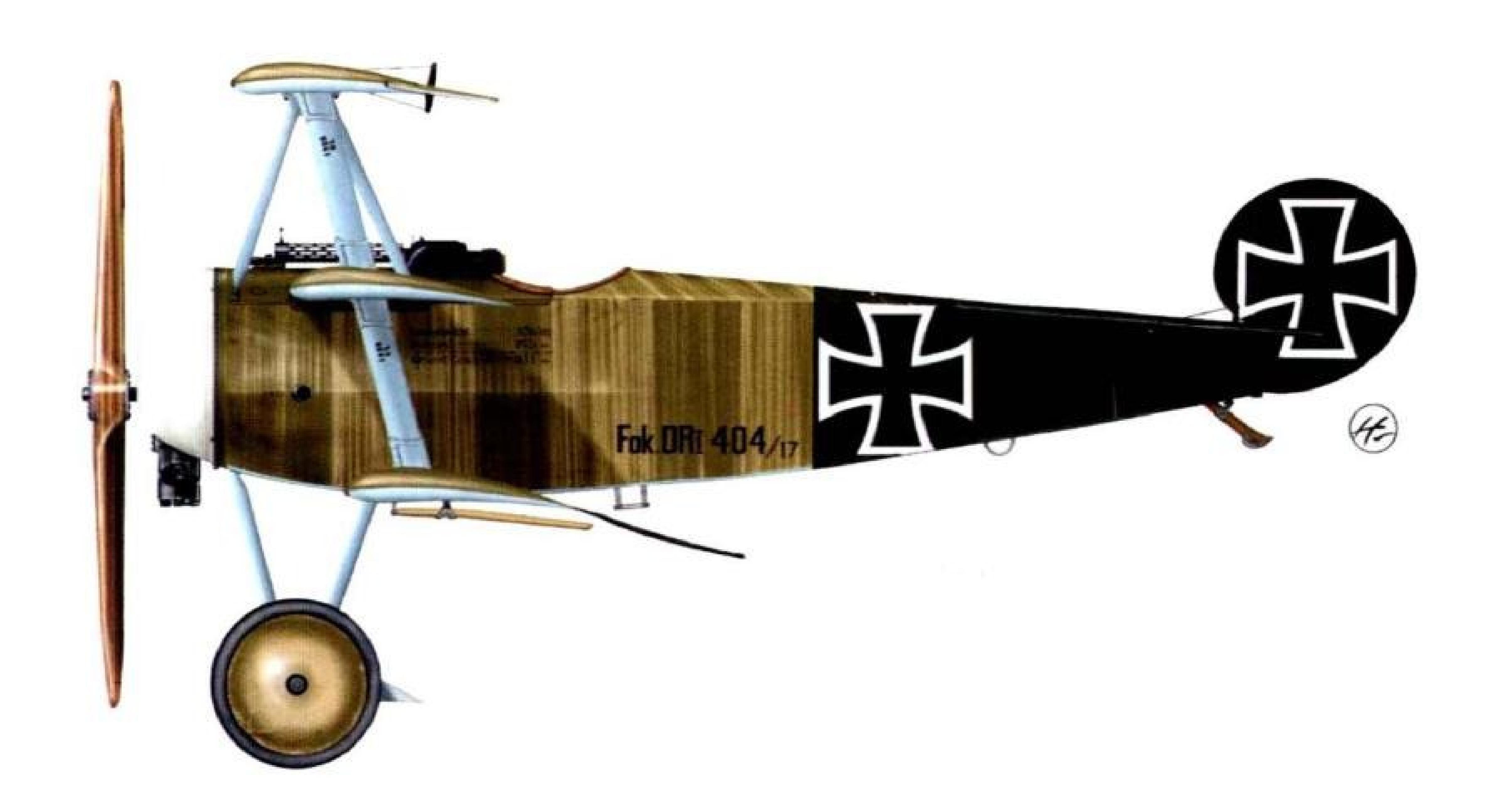
Fokker Dr I 403/17 del Ltn Johann Janzen, *Jasta* 6, Lieu St. Amand, alrededor de marzo de 1918

Este Dr I llevaba las clásicas barras negras y blancas de la *Jasta* 6 pintadas en las superficies horizontales de cola, junto con un capot pintado de negro y el emblema personal de Janzen, que consistía en una línea ondulada de forma parecida a una serpiente de color blanco pintada sobre una banda negra en el fuselaje, con reborde blanco en el extremo anterior. El timón de dirección del Wk-Nr 1987 quedó de un tono totalmente oscuro cuando dicho elemento fue pintado de negro para resaltar el borde blanco de la cruz.



Fokker Dr I 586/17 del Tte. Hans Kirschstein, *Jasta* 6, Cappy, alrededor de abril de 1918

Esta figura muestra el lado derecho de la "ilusión óptica" de Kirschstein, llamada así porque se pensaba que las franjas diagonales blancas y negras hacían que los pilotos que le atacaban fallasen la puntería. Las franjas del fuselaje no eran simétricas y acababan en una línea vertical a la altura de la cabina. La pintura blanca utilizada era de mala calidad, por lo que tardaba poco en mancharse con el aceite y el escape de los depósitos.



Fokker Dr I 404/17 del Hptm. Adolf von Tutschek, JG II, Toulis, marzo de 1918

Como jefe de la JG II, Von Tutschek siguió volando con su antigua unidad, la *Jasta* 12, y su Dr I llevaba los distintivos correspondientes. Está representado con la decoración de su etapa final, con el empenaje de cola pintado completamente de negro y el capot de color blanco. Las superficies blancas de las cruces del ala superior (y quizás también las del ala inferior) fueron reducidas con pintura negra para dejar un reborde blanco de 5 cm. Llevaba unas cintas blancas y negras colgadas de ambas alas inferiores.



Fokker Dr I (número de serie sin confirmar) del Vzfw. Ulrich Neckel, *Jasta* 12, Balatre, abril de 1918

Este Dr I, que también fue visto en Toulis, llevaba el emblema de Neckel consistente en un galón blanco con borde negro, junto con los colores típicos de la *Jasta* 12. Este aparato sobrevivió durante algún tiempo, pero sus distintivos nacionales fueron cambiados por los del formato de la *Balkenkreuz* con reborde completo, y su timón de dirección fue pintado de blanco.



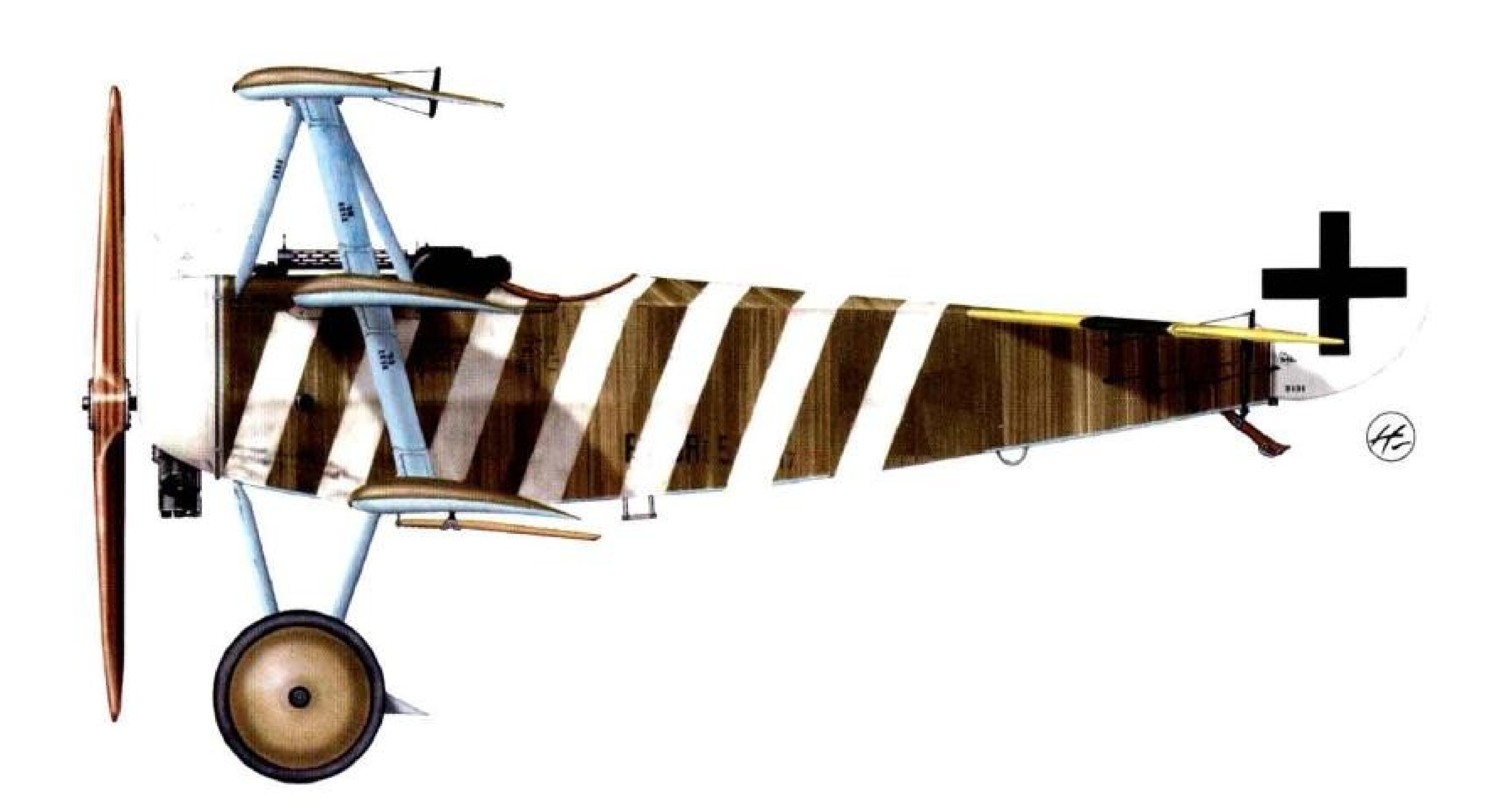
Fokker Dr I (número de serie sin confirmar) del Tte. Hans Pippart, *Jasta* 13, Reneuil-Ferme, marzo de 1918

A pesar de que en este aparato el número de serie ha quedado oculto, el empenaje de cola y el capot pintados de blanco ayudan a identificarlo como un Dr I de la *Jasta* 13. La línea ondulada blanca era el distintivo personal de Pippart. El resto del avión llevaba aparentemente un acabado de fábrica con camuflaje a rayas, con los campos de las cruces completamente blancos en el ala superior.



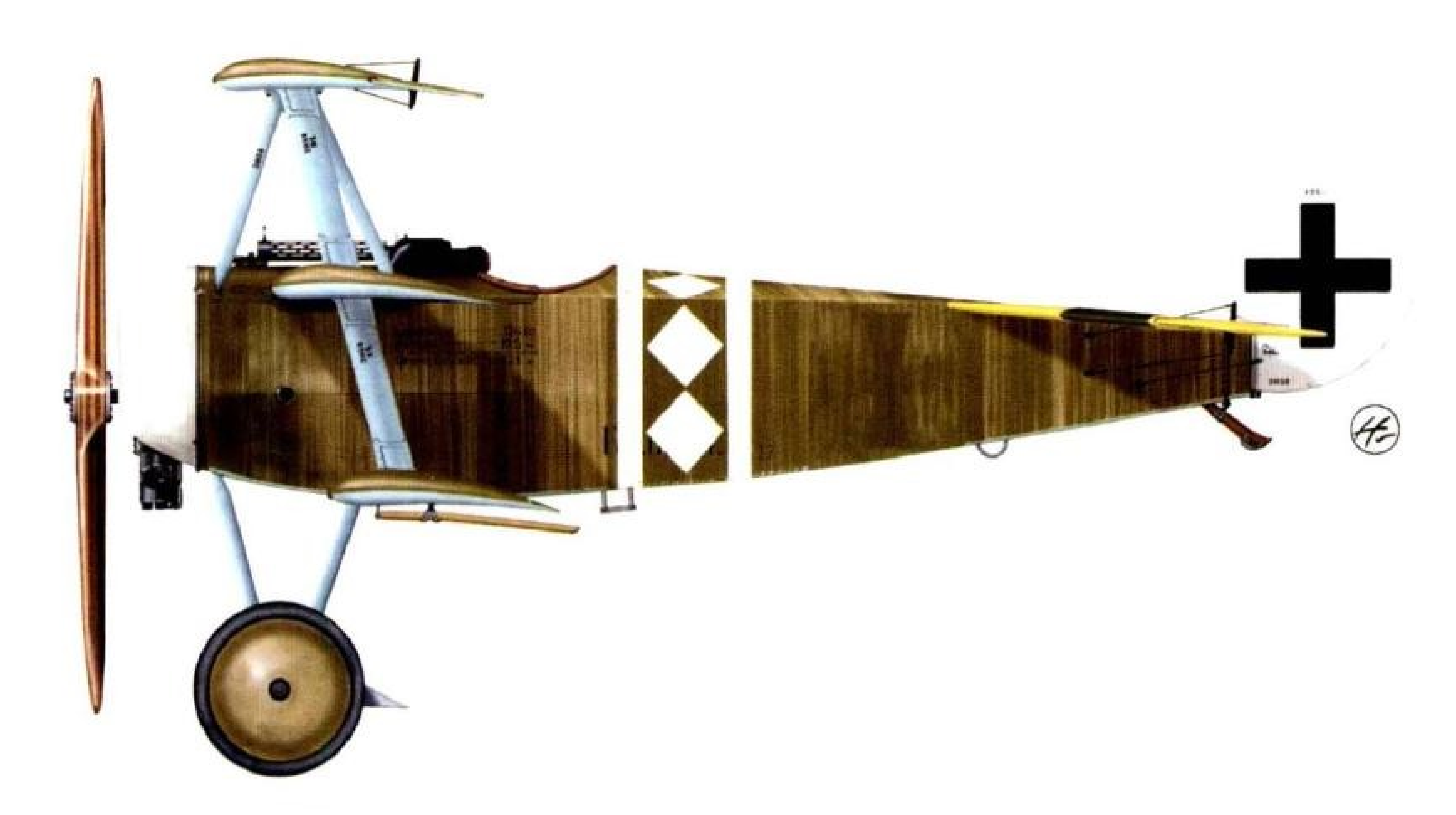
Fokker Dr I 419/17 del Tte. Walter Göttsch, *Jasta* 19, Balatre, abril de 1918

Antes de abril, Göttsch había instituido sobrepintar las cruces del fuselaje con un camuflaje a rayas prácticamente idéntico al acabado de fábrica y la aplicación de emblemas personales en blanco. Su Dr I (Wk-Nr 2003, que estaba grabado en los montantes de color verde oliva de la cabina) llevaba una esvástica blanca pintada en el fuselaje y en una superficie superior blanca en el ala superior. En las alas y el timón de dirección llevaba las *Balkenkreuze* del estilo primitivo.



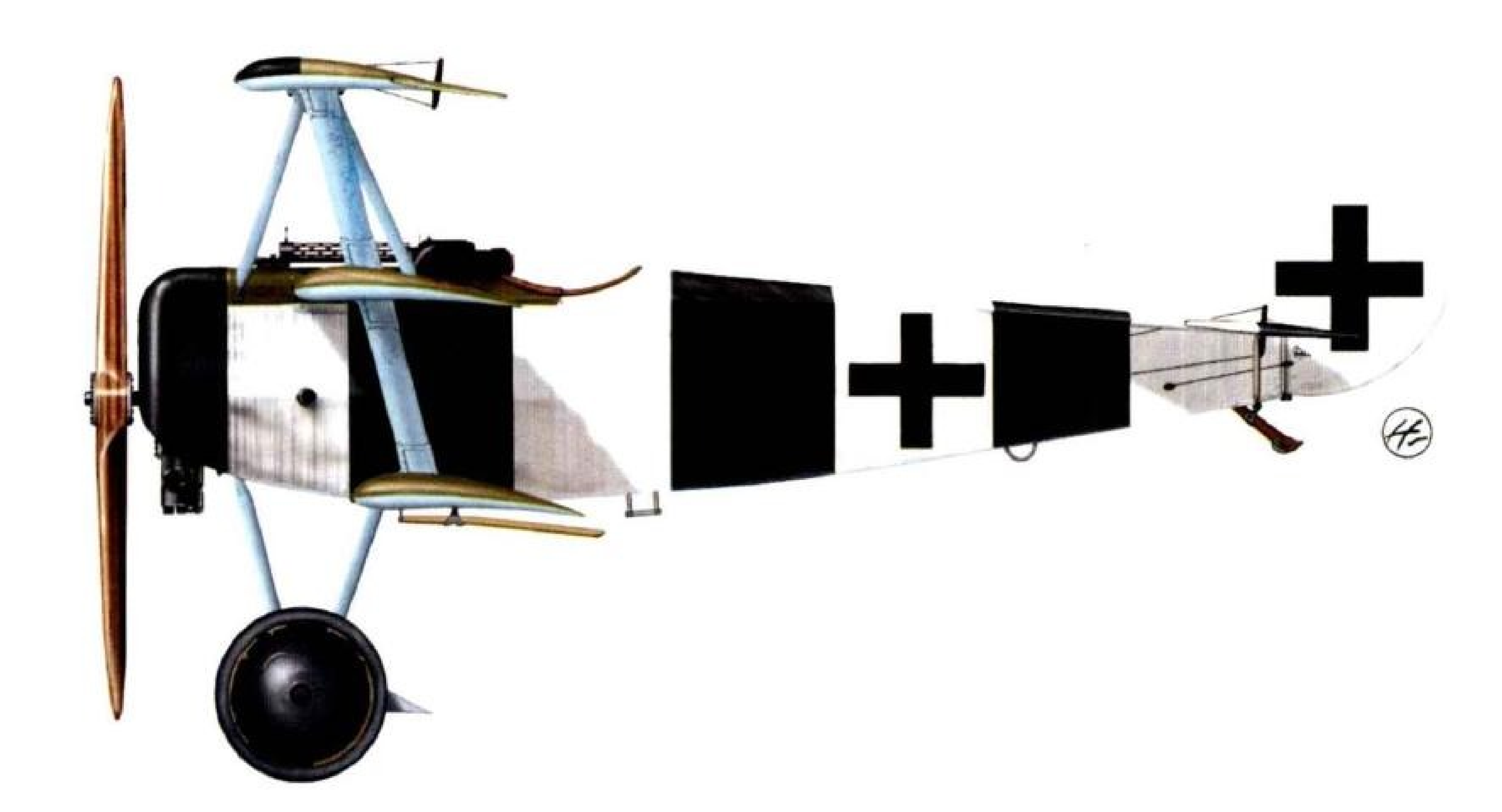
Fokker Dr I 504/17 del Tte. Rudolf Rienau, *Jasta* 19, Balatre, abril de 1918

El Dr I de Rienau (Wk-Nr 2131) llevaba en el empenaje de cola los distintivos de la *Jasta*, así como el capot pintado de blanco. Su insignia personal consistía en unas franjas de color en espiral pintadas alrededor del fuselaje desde el morro hasta el borde de ataque del plano de cola.



Fokker Dr I 503/17 del Tte. Arhtur Rahn, *Jasta* 19, Balatre, abril de 1918

El 503/17 de Rahn estaba marcado con su distintivo de una banda de diamantes blancos entre dos bandas blancas, que estaba pintado directamente sobre el acabado a rayas de fábrica de Fokker. Su triplano (Wk-Nr 2058) llevaba los distintivos estándar de la *Staffel* 19, y se le había remarcado el número de serie en pequeños caracteres justo encima del brazo vertical de la cruz del timón de dirección. Además llevaba una cinta negra y blanca de segundo jefe colgada del timón de dirección.



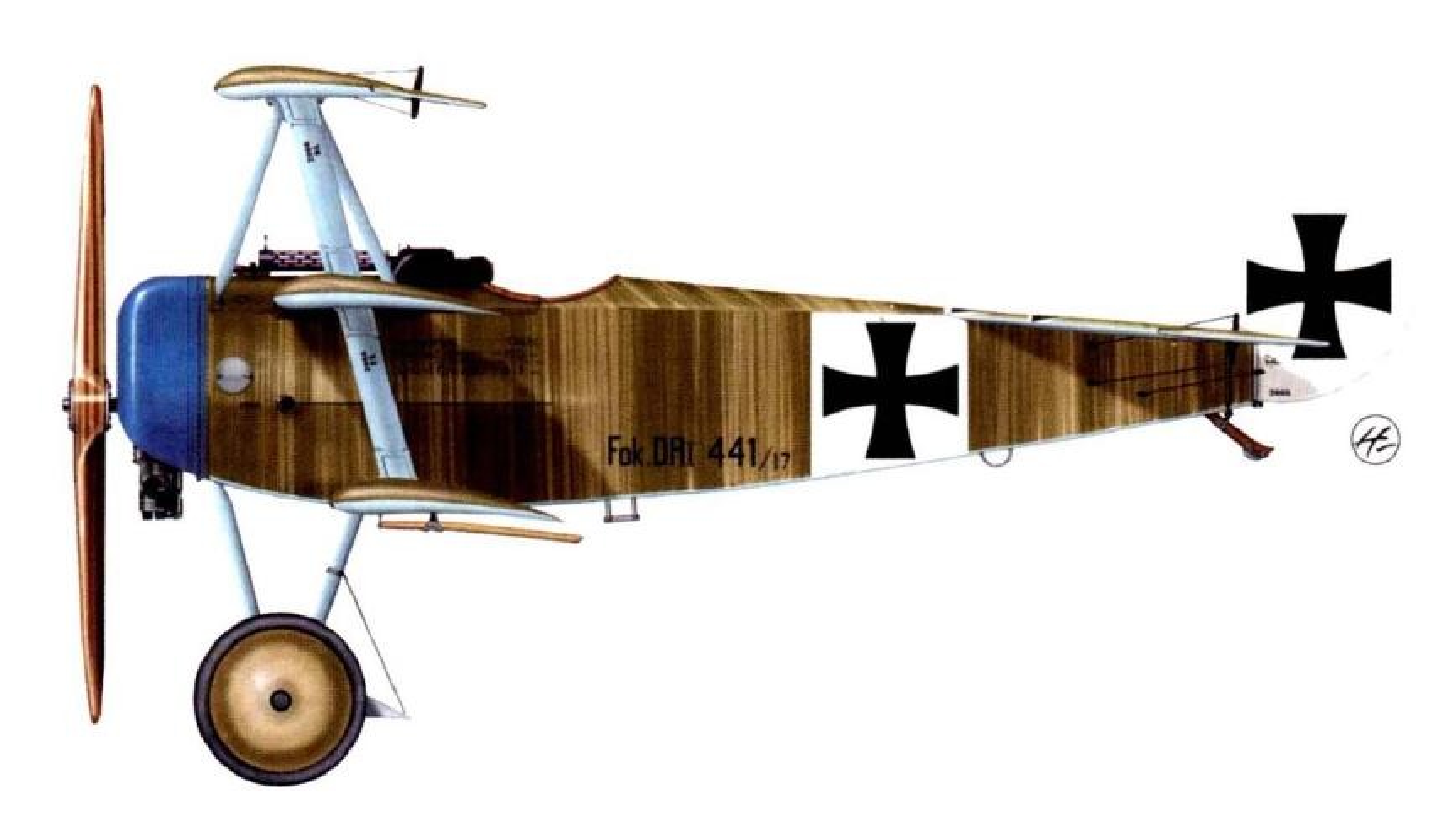
Fokker Dr I (número de serie sin confirmar) del Tte. Fritz Loerzer, *Jasta* 26, Erchin, alrededor de abril de 1918

El *Staffelführer* Loerzer pilotó este Dr I pintado con todos los distintivos de la unidad en el fuselaje y en el empenaje de cola. El tercio anterior de la superficie superior del ala superior también estaba pintado de negro, al igual que la sección central de esa misma ala; estos distintivos servían para distinguir el avión del jefe de la unidad. Este Dr I llevaba también las tapas de las ruedas pintadas de negro.



Fokker Dr I 206/17(?) del Oblt. Hermann Göring, *Jasta* 27, Halluin-Ost, alrededor de mayo de 1918

Aunque el número de serie no ha podido ser confirmado, esta ilustración muestra los colores utilizados en los triplanos que Göring pilotó como jefe de la *Jasta* 27 entre los meses de mayo y junio. A diferencia de otros aviones de su *Staffel*, sus aparatos llevaban los montantes, las tapas de las ruedas, el capot y el empenaje de cola pintados de blanco para distinguir el aparato del jefe de la unidad. El resto de sus Dr I llevaban el camuflaje de fábrica y las *Balkenkreuze* del estilo primitivo.



Fokker Dr I 441/17 del Tte. Heinrich Bongartz, *Jasta* 36, Erchin, marzo de 1918

El Dr I de Bongartz (Wk-Nr 2066) estaba pintado por completo con el esquema de camuflaje estándar a rayas, con las superficies inferiores y montantes pintados con el habitual color azul claro grisáceo. El distintivo de unidad de la *Staffel* 36 era el capot pintado de un color azul medio. Además, muchos de sus Dr I se distinguían por llevar una insignia adicional con la Cruz de Hierro pintada en la parte superior del plano de cola para ayudar a su identificación desde atrás. El panel circular de acceso situado detrás del capot y los montantes auxiliares del tren de aterrizaje eran también característicos de los Dr I de esta unidad.

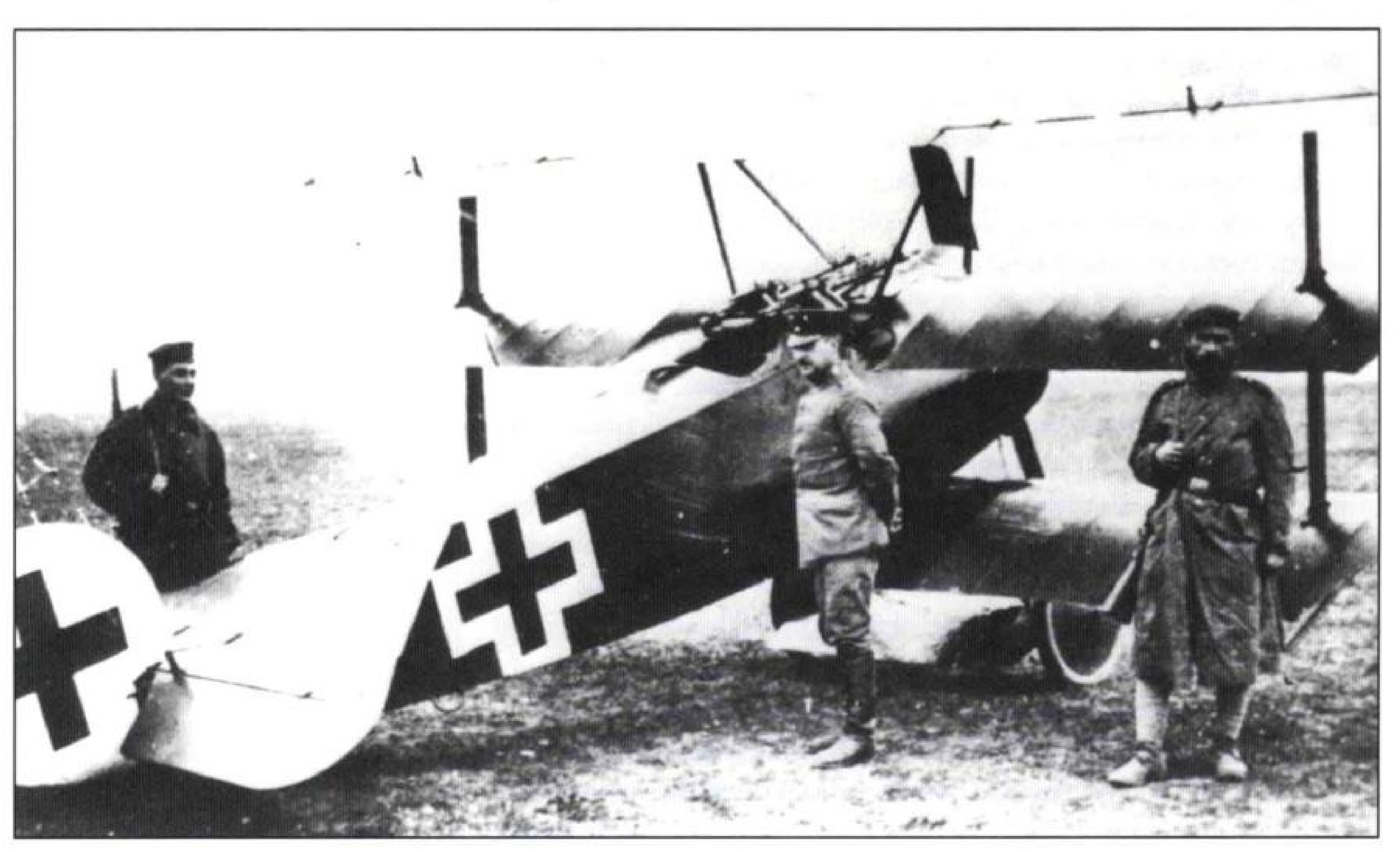
te de Francia hubiese cambiado su dirección habitual no le ayudó en absoluto. Generalmente en aquella zona el viento sopla de Oeste a Este, pero aquella mañana soplaba en dirección contraria: de Este a Oeste. Los pilotos de caza alemanes aprovechaban con frecuencia los vientos dominantes, sabiendo que los aviones aliados eran normalmente "arrastrados" hasta el territorio alemán, y después tenían que luchar contra el viento al intentar regresar a su base. Sin embargo, en aquella ocasión parece que el viento del Este hizo que Von Richthofen se desplazase con más velocidad hacia el Oeste, y antes de darse cuenta había cruzado la línea del frente aliada y estaba sobre territorio enemigo.

Generalmente, los pilotos de caza alemanes tenían tendencia a no cruzar las líneas excepto cuando atacaban a los lobos cautivos aliados, o cuando perseguían a un biplaza aislado a gran altura. Pocos se arriesgaban a volar sobre territorio aliado a baja altura. May había descendido hasta casi el nivel del suelo en un afán por escapar a las atenciones del triplano, y estaba literalmente rozando los árboles y las zonas de monte bajo. Von Richthofen estaba concentrado en perseguir a su víctima, pero también estaba distraído por la única arma que funcionaba –que también fallaba– y no se dio cuenta de su situación hasta que de pronto se encontró con dos problemas.

El primero fue la llegada por su izquierda de un Camel –pilotado por Roy Brown– que había descendido desde el combate que estaba librándose más arriba para tratar de hacerle desistir de la persecución de May, y el segundo fue que se adentraba en una zona donde el terreno era más elevado, donde el Somme gira hacia el Sur.

Von Richthofen consiguió evitar al Camel, aunque su ataque le había hecho perder su posición detrás del aparato de May, pero entonces tuvo que ascender rápidamente para evitar el terreno elevado. Intentó otra vez situarse a cola del Camel, ya que sabía que el segundo caza también tendría que virar hacia el Sur al acercase a las montañas. Sin embargo, en-

En esta imagen se ve al 425/177 después de que se le hubiesen pintado sus nuevas cruces. Éste fue el mismo aparato que Von Richthofen pilotó en el momento de su muerte el 21 de abril de 1918. Aquí las cruces tienen un aspecto impecable, a diferencia de las que después serían arrancadas como recuerdos.





El Tte. Hans Weiss, de Baviera, posa junto a su Dr I 545/17 en Cappy mientras servía como jefe de la *Jasta* 11 a finales de abril de 1918. Tras conseguir 18 victorias, Weiss fue derribado el 2 de mayo por el Alf. M. S. Taylor, del 209º Sqn.

tonces la segunda arma de Richthofen también se averió, así que el Barón puso rumbo hacia el Este, pasando sobre los Montes de Morlancourt.

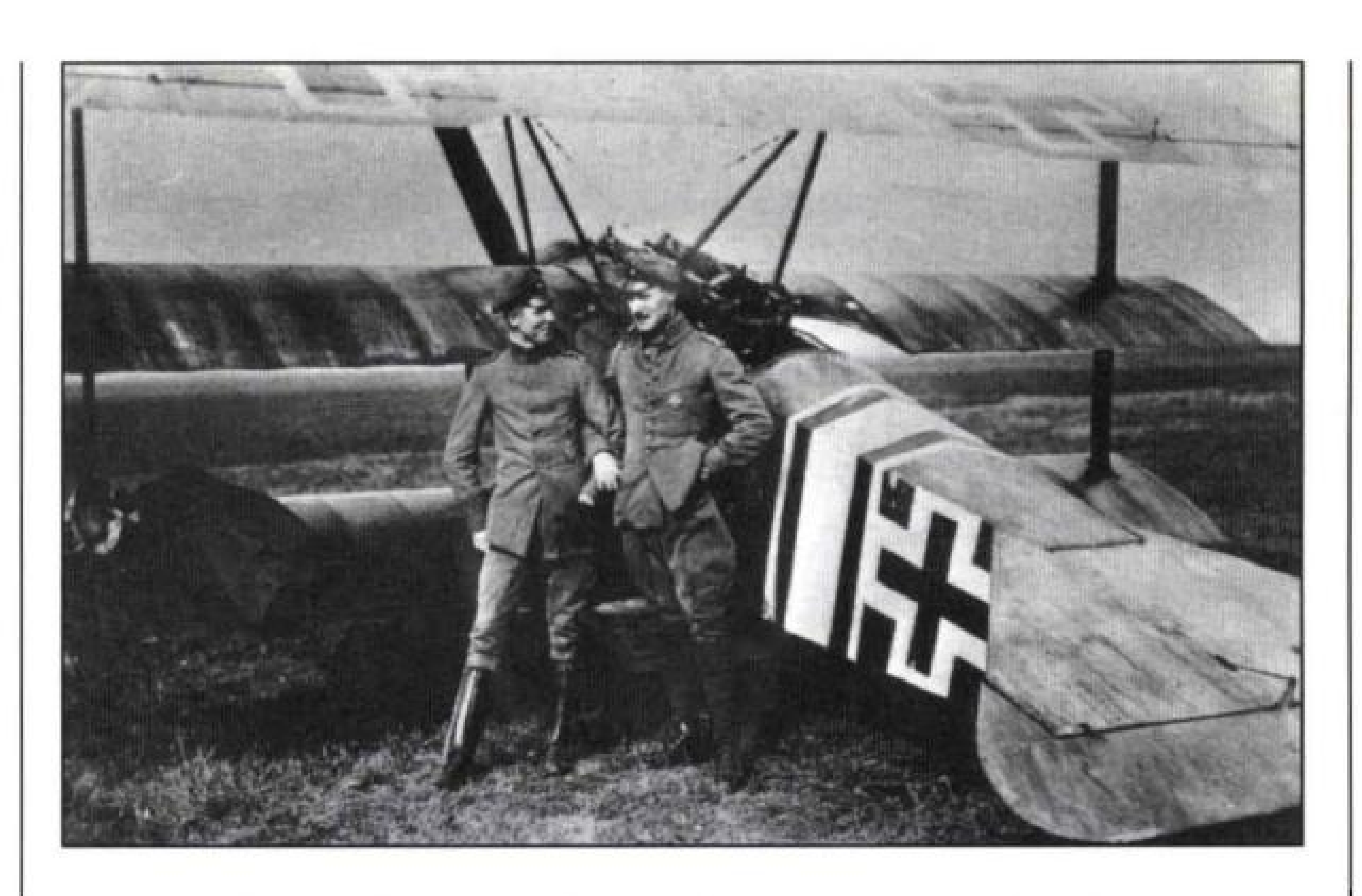
Para entonces varios tiradores de ametralladoras habían abierto fuego contra el triplano, al igual que un número indeterminado de fusileros. Aquel sector del frente estaba ocupado por tropas australianas, y un número imposible de determinar de soldados estaban disparando a bulto contra el Dr I rojo. Cuando Von Richthofen surgió sobre la cima de la montaña, con algunos edificios y chimeneas a su izquierda (una fábrica de ladrillos), fue alcanzado en el costado derecho por una bala de 7,69 mm, que le entró por la espalda cerca de la espina dorsal y salió por delante por debajo del pezón izquierdo.

Al comprender que estaba gravemente herido, paró el motor de su aparato, como cualquier piloto habría hecho instintivamente, despresurizó su depósito de combustible y se dirigió hacia tierra. Sin embargo, a Von Richthofen se le escapaba la vida rápidamente. Tocó tierra, aplastó el tren de aterrizaje y su avión se deslizó sobre el terreno hasta detenerse. Al cabo de pocos instantes, en el momento en que un artillero británico llegó hasta él, exhaló sus últimas palabras y murió. Así acabó la vida del más grande as del aire de la I Guerra Mundial.

Los errores que cometió aquel día le habían costado a Von Richthofen la vida. No había estado pendiente de su situación y no sabía, o no se había dado cuenta, lo lejos que le había arrastrado el viento, aunque debía saber perfectamente lo cerca que estaba de la línea del frente. Se había separado de sus hombres, que normalmente le habrían cubierto las espaldas, voló demasiado bajo y debía haber regresado a la base poco después de que empezasen sus problemas con las armas. Persiguió a un adversario a baja altura durante demasiado tiempo y sin la potencia de fuego necesaria, y al ser atacado por Brown, debió haber dado por terminado el combate dirigiéndose hacia el Sur, para perderse entre la niebla del Somme, y después haber virado hacia el Este y hacia su base.

Otros ases de la *Jasta* 11

A causa de que el Dr I estuvo en servicio en el frente durante un período de tiempo tan breve y a la imprecisión de los archivos, no siempre es posible determinar con seguridad cuántas victorias pudo conseguir un as determinado a bordo del triplano. Von Richthofen es la excepción a causa de las numerosas investigaciones que se han hecho sobre su vida y de



El aparato de Wenzl, con su piloto cogido del brazo de Steinhäuser delante de él. El Dr I lleva las cruces del fuselaje convertidas casi a la proporción correcta entre anchura y longitud especificada de 1:4. El número de serie 588/17 estaba pintado entre la franja negra y blanca personal de Wenzl y el brazo vertical inferior de la cruz del fuselaje. Wenzl sobrevivió a la guerra y en 1930 escribió su obra autobiográfica *Richthofen Flieger*.

que los informes de sus combates se han conservado. Se sabe que consiguió 19 victorias con el Dr I, pero es difícil determinarlo con toda certeza con respecto a otros pilotos.

Tras la muerte de Richthofen, pareció como si la mala fortuna se hubiese cebado con la *Jasta* 11, y varios de los ases de la unidad siguieron pronto en la muerte a su jefe. Uno de aquellos pilotos fue Hans Weiss, a quien ya se mencionó al relatar el primer asalto del último combate aéreo de Von Richthofen. Weiss, que antes había servido en la *Jasta* 10 (con la que había reclamado 11 victorias), no se unió a la *Jasta* 11 hasta el 1 de abril de 1918. También parece posible asegurar que consiguió sus cinco últimas victorias a los mandos de triplanos durante el mes de abril –cuatro Camel y un Bristol Fighter– antes de su muerte.

Hans Weiss había nacido en Hof, en la frontera austriaca, en abril de 1892, por lo que tenía casi exactamente la misma edad que Manfred Von Richthofen cuando entró a formar parte del "Circo". Con el empleo de suboficial pilotó en varias unidades de biplanos durante 1916-1917, pero en agosto fue destinado a la *Jastaschule* (escuela de caza) de Valenciennes.

Al mes siguiente Weiss fue destinado a la *Jasta* 41, y en marzo de 1918 había conseguido 11 victorias, y fue destinado a la JG I. Su victoria número 12 la consiguió estando encuadrado en la *Jasta* 10 y después pasó a la *Jasta* 11 como jefe de *Kette* (escuadrilla), en la que sirvió posteriormente como jefe de unidad interino. Wenzl afirmaría después: 'Weiss estuvo al mando del *Staffel* 11, y lo hizo de una forma magnífica, exactamente como el Rittmeister, de quien tanto había aprendido".

Una foto de Weiss delante de su Dr I revela que llevaba el capot, los montantes y las tapas de las ruedas pintados del color rojo habitual de la *Jasta* 11, con el color blanco personal de Weiss en el empenaje de cola, la parte trasera del fuselaje y en la parte superior del ala superior (Weiss significa 'blanco' en alemán). Sin embargo, es posible que posteriormente añadiese más superficies de color blanco, o incluso que, según Wenzl, cambiase su avión por otro diferente pintado totalmente de blanco poco antes de morir.

Weiss fue alcanzado mortalmente el 2 de mayo (el cumpleaños de Von Richthofen), cuando pilotaba el Fokker Dr I 545/17, en un combate contra los viejos adversarios de la *Jasta*11, el 209º Sqn., y perdió la vida al caer en Mericourt.

Edgar Schoz (cuyo nombre también se escribe Scholtz), que probablemente consiguió una o dos de sus seis victorias a bordo de un triplano, murió el mismo día que Weiss. Este piloto de 19 años natural de Turingia había entrado en acción por primera vez con la *Kasta (Kampfstaffel)* 10, y se había unido a la *Jasta* 11 en enero de 1918 con el empleo de suboficial. Schoz tuvo la suerte de sobrevivir a uno de sus primeros combates en un Dr I cuando un Albatros Scout que caía chocó contra su caza arrancándole el plano de cola. Su avión también se estrelló pero él, de algún modo, consiguió sobrevivir a la caída. Pero la suerte terminó acabándosele cuando despegaba de Cappy, y capotó con el Dr I 591/17 al despegar. El mensaje que comunicaba el ascenso de Schoz a teniente llegó una hora después de su muerte.

El mismo día (el 3 de mayo) el Tte. Erich Just fue herido a bordo del Dr I 110/17 por cazas SE 5a del 24° Sqn. Just pudo volver al combate y terminó la guerra con seis victorias, una de las cuales (un Camel) la consiguió probablemente a bordo de un triplano el 6 de abril.

Otro de los ases de la *Jasta* 11 que perdió la vida en junio de 1918 fue el Tte. Werner Steinhäuser. Steinhäuser era natural de Konigsberg, y anteriormente había pilotado en el *Flieger Abtelung (A)* 261, donde él y su observador habían incendiado un globo cautivo el 20 de agosto de 1917, lo cual supuso su primera victoria. En diciembre de 1917 se unió a la *Staffel*, como se ha indicado anteriormente, y el 13 de enero ya dominaba el nuevo Dr I cuando derribó otro globo cautivo durante la misión en la que el triplano de Stpenhörst tuvo que aterrizar detrás de las líneas británicas.

Steinhäuser cambió de avión para conseguir el resto de sus victorias, y se le reconoció el derribo de un RE 8 el 2 de febrero que constituyó su tercera victoria y un Bristol Fighter el 12 de marzo durante el mismo combate en el que Manfred y Lothar dieron cuenta de otros tres Bristol. Cinco días después fue herido en el pie y se vio obligado a efectuar un aterrizaje de emergencia en la base de la *Jasta* 3. Volvió a la acción a primeros de mayo, y el día 10 consiguió derribar un Camel.

Los triplanos de Steinhäuser llevaban sus distintivos personales en los colores rojo y amarillo dorado de su antigua unidad, el *2. Grossherzoglich Hesssches Feld-Artillerie Regiment Nr 61*. Consiguió aumentar su registro de victorias hasta 10 antes de perder la vida pilotando un Fokker D VII cuando atacaba a un biplaza SPAD francés el 26 de junio.

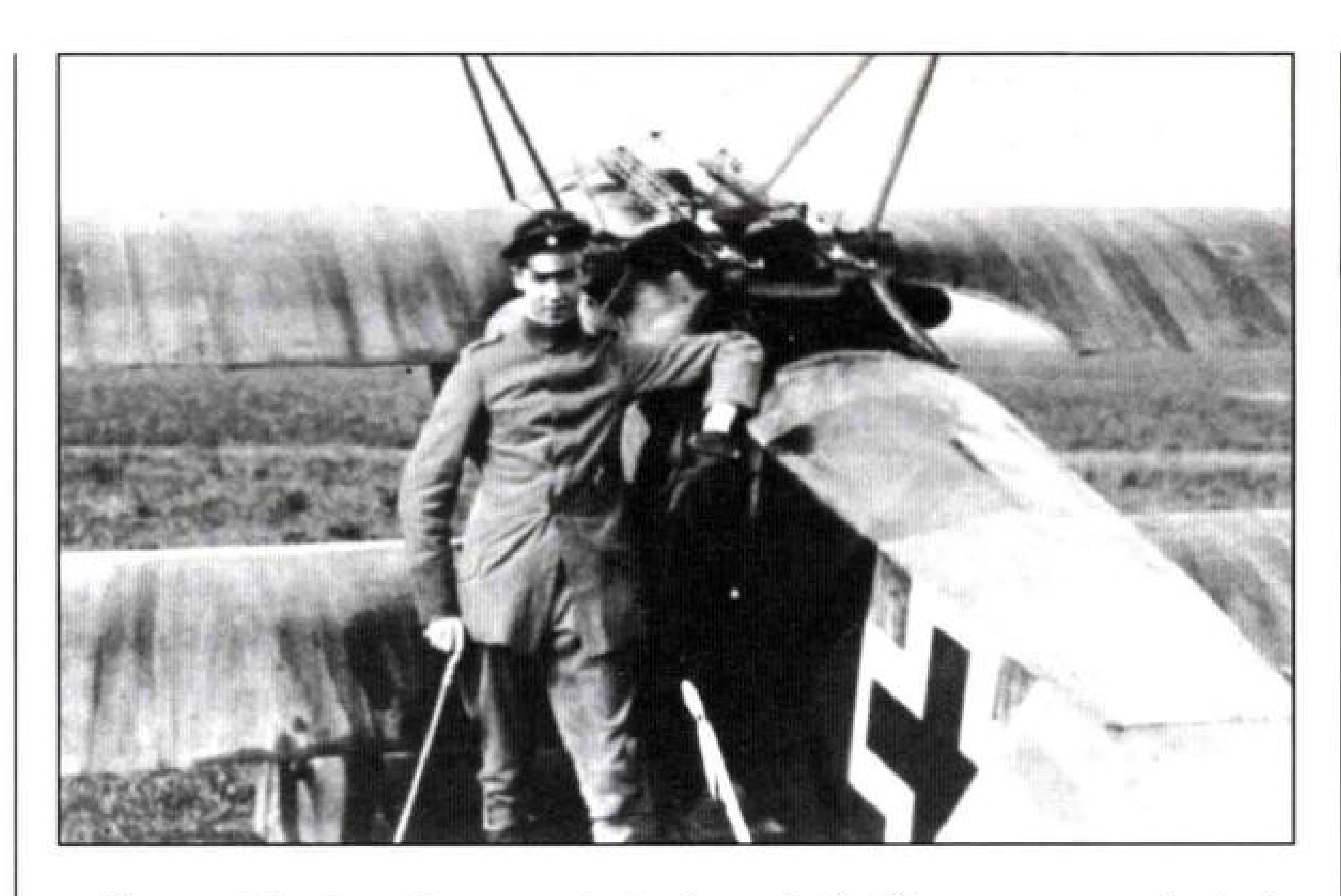
Además del célebre Kurt Wolff, había otro Wolff en la *Jasta* 11; Hans Joachim, de 22 años de edad, natural de Mülhausen. Al igual que Richthofen, Wolff era un antiguo ulano, y después de pasar a la *Fliegertruppe* había servido como piloto de biplaza en el *Flieger Abteilung (A)* 216, tras lo cual se unió a la *Jasta* 11 el 6 de julio de 1917. Sólo poco más de un mes después fue herido por un piloto de Sopwith triplano perteneciente al 1^er Sqn. del RNAS el 14 de agosto. A finales de noviembre estaba de vuelta a la acción, pero su





Wenzl solía referirse a Edgar Scholz, de diecinueve años de edad como "nuestro gallardo Vizefeldwebel" y no cabe duda de que su aspecto se correspondía a aquel apelativo con su casco de vuelo y su chaqueta de vuelo forrados con piel. La última de sus seis victorias la consiguió probablemente a bordo del Dr I en marzo-abril de 1918. Como Wenzl y Weiss, Scholtz fue uno de los participantes en el combate aéreo del 21 de abril que acabó con la muerte del Barón.

Aquí se ve al as con seis victorias Tte. Erich Just a bordo de su triplano de la *Jasta* 11. El 1 de marzo de 1918 fue levemente herido en la mano cuando pilotaba el Dr I 110/17, pero siguió en la *Staffel*. Pronto volvió a la acción y derribó un Camel el 6 de abril, que constituyó su segunda victoria confirmada. Richard Wenzl escribió que Just estaba haciendo funcionar constantemente el gramófono de la *Staffel* que había sido donado por la empresa Albatros, y que años después todavía resonaba en sus oídos la "devastadora" música de los discos capturados a los ingleses.



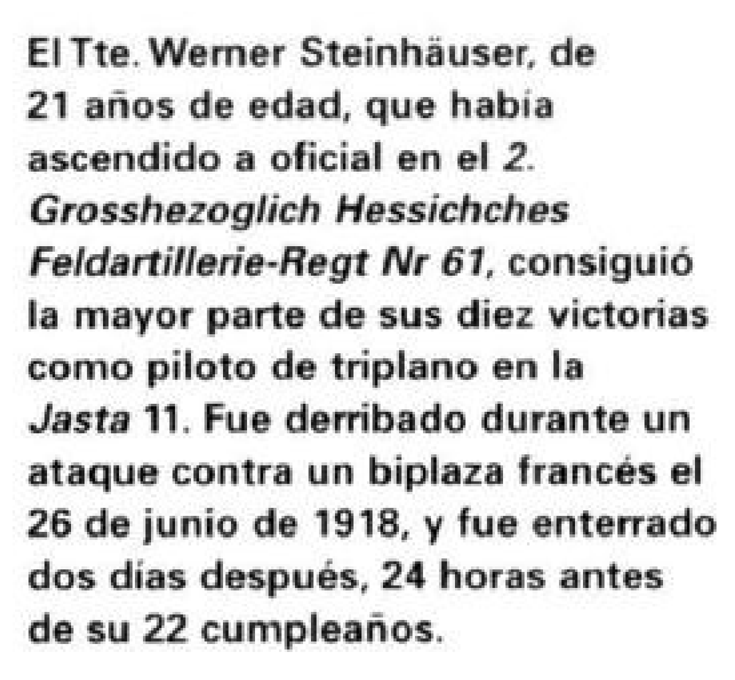
El triplano 564/17 es el telón de fondo de Werner Steinhäuser de la *Jasta* 11 en Cappy a finales de abril de 1918.

avión capotó sobre el morro al aterrizar el día 23 a consecuencia de lo cual volvió a quedar herido.

Se le conocía como *Wolffchen*, o "Pequeño Wolff", y su primera victoria no llegó hasta marzo de 1918, cuando derribó al Alf. A. McCudden MC, hermano del Capt. J. T. B. McCudden VC. Después Wolff empezó a pilotar el Dr I, y la mayoría, si no todas, de sus diez victorias siguientes las consiguió a los mandos de este avión.

Wolff era un voluntarioso y muy popular compañero entre sus camaradas de la *Jasta*, incluyendo al *Geschwader Kommandeur.* Adoraba a su maestro Richthofen, pero también disfrutaba pilotando su Dr I realizando arriesgadas acrobacias cuando el Rittmeister no estaba cerca para presenciarlas.

Joachim Wolff sólo sobrevivió a su *Kommandeur* menos de cuatro semanas. Perdió la vida en combate el 16 de mayo, y su vencedor fue el piloto sudafricano Alf. H. D. Barton, del 24º Sqn. Wolff fue su cuarta víctima (de su total final de 19), y el piloto de la RAF reclamó el derribo del Dr I al sur de Proyart. Junto con su compañero de *Staffel*, el *Unteroffizier* Robert Eiserbeck (muerto el 12 de abril) Wolff fue enterrado al lado de sus camaradas de la *Jasta* 11 Weiss y Scholz en el "cementerio de los héroes" en Cappy y sus cuatro tumbas quedaron señaladas por una hélice axial de un triplano fijada a una cruz de madera.



El Tte. Werner Steinhäuser, de 21 años de edad, que había ascendido a oficial en el *2. Grosshezoglich Hessichches Feldartillerie-Regt Nr 61*, consiguió la mayor parte de sus diez victorias como piloto de triplano en la *Jasta* 11. Fue derribado durante un ataque contra un biplaza francés el 26 de junio de 1918, y fue enterrado dos días después, 24 horas antes de su 22 cumpleaños.



El Oblt. Erich Rüdiger Von Wedel había sido camarada de Manfred Von Richthofen al comienzo de la guerra, ya que sirvió en el mismo regimiento de ulanos *(Ulanen Regiment Nr 1)*. Como su amigo Richthofen, Von Wedel era un oficial profesional de carrera. Fue destinado al *Jasta* 11 sólo dos días después de la muerte del Rittmeister, y empezó a acumular victorias cuando la unidad todavía pilotaba triplanos. A mediados de mayo, Von Wedel ya había reclamado tres victorias, y en septiembre se le dio el mando de la *Jasta*. Cuando el Oblt. Hermann Göring marchó de permiso el 22 de octubre se hizo cargo con carácter accidental del mando de toda la *Geschwader*, y permaneció en ese puesto hasta las últimas semanas de la guerra. Von Wedel sobrevivió al conflicto con 13 victorias confirmadas en su haber.

El Ltn D. R. Siegfried Grusmann, un antiguo observador de aviones biplaza, consiguió sus victorias números 3 y 4 pilotando triplanos en marzo de 1918. En una ocasión, a principios de abril, durante un frenético

combate aéreo contra cazas británicos, una de las bielas de su motor Oberursel se rompió en el momento en que empezaba el ataque, perforando el cilindro. A pesar de la posibilidad de que su motor estallase en pedazos, Grusmann permaneció en el escenario del combate apoyando a sus camaradas. El 7 de abril durante un combate contra un Camel del 73º Sqn. fue herido en la pantorrilla derecha, a pesar de lo cual regresó a la *Staffel* 11 y consiguió su quinta victoria una semana antes del final de la guerra.

El Tte. Ernst Udet, el juvenil y alegre jefe de la *Jasta* 37, fue reclutado para la JG I personalmente por Von Richthofen el 15 de marzo de 1918. Udet, de 21 años de edad, ya había reclamado hasta entonces 20 victorias, y pronto recibiría la medalla *Pour le Mérite*. Era un magnífico piloto y un capacitado jefe de *Staffel*, pero sólo pasó un breve período en la *Jasta* 11 –del 18 de marzo al 8 de abril– pero durante aquel intenso período derribó tres aviones aliados.

En su primera salida a bordo de un Dr I derribó un RE 8 atacándole de frente. A continuación su escuadrilla, a cuyo frente estaba Von Richthofen, se dedicó a ametrallar a las tropas británicas en tierra. Después de este vuelo, Udet fue nombrado jefe de la *Jasta* 11, y derribó dos Camel en el espacio de pocos días. Uno de estos cayó el 28 de marzo. Aquella tarde Udet fue al cercano hospital de campaña al que había sido llevado el cuerpo de su víctima. El piloto aliado había recibido un disparo en la cabeza y había muerto instantáneamente. El médico entregó a Udet la tarjeta de visita del piloto muerto, en la que estaba impreso: "Alf. C. R. Maasdorp, Ontario, RFC". También había una fotografía y una carta de la madre del piloto. En una de sus líneas estaba escrito "No deberías hacer tantas salidas. Piensa en tu padre y en mí".

Poco después, el 8 de abril, Udet quedó fuera de la acción a causa de una dolorosa infección en los oídos (un problema frecuente entre los pilotos de aviones de cabina abierta). Marchó de permiso, y probablemente para ser hospitalizado, aunque regresó a finales de mayo para hacerse cargo del mando de la *Jasta* 4, donde continuó pilotando el Dr I. Durante otro permiso, en el verano de 1918, Udet dictó un breve libro titulado *Kreuz wider Kokarde* (La cruz contra la escarapela, editado por Ernst Eichler) que contiene la habitual propaganda de tiempo de guerra (¡en especial sobre los 'veloces' Fokker triplanos!) y que fue pasado por la censura, pero en el que también se encuentran pasajes evocadores sobre su época en la *Jasta* 11:

"... Richthofen me dijo que necesitaba un *Staffelführer* para su *Geschwader*, y me ofreció el puesto a mí. Naturalmente yo estaba ardiendo (de deseo) por ser yo el elegido, por tener el privilegio de trabajar bajo sus órdenes, y tres días después ya era *Staffelführer* en la *Geschwader* Richthofen. Ahora podía volar sobre el frente junto al hombre que era admirado por toda Alemania".

La *Jasta* 11 pasó por tiempos difíciles tras las muertes de Weiss, Scholz, Wolff y Eiserbeck, y caer herido Just. Wenzl escribió que a principios de mayo él era el único piloto de la *Staffel* que estaba en condiciones de volar, y que algunas veces los pocos pilotos de la *Jasta* 11 que estaban disponibles volaban como una misma unidad con la *Jasta* 4 o la 6. Sin embargo, con el transcurso del mes de mayo la falta de personal fue disminuyendo y –finalmente– los Fokker D VII empezaron a llegar en cantidades. A principios de junio los pilotos de la *Staffel* se alegraron de abandonar sus triplanos en favor de los nuevos biplanos Fokker.



El Tte. Siegfried Gussmann consiguió sus victorias números 3 y 4 de su registro final de cinco victorias pilotando el Dr I en la *Jasta* 11 durante el mes de marzo de 1918. El 7 de abril sufrió una herida en una pierna que le mantuvo fuera de acción durante meses, pero finalmente regresó a la *Jasta* y consiguió su 5ª victoria el 3 de noviembre.

UN CAZA PARA LOS ELEGIDOS

De las aproximadamente 80 *Jagdstaffeln* que terminaron componiendo la mayor parte de las fuerzas de caza alemanas en 1918, sólo se sabe de unas 14 que estuvieron equipadas con el Fokker Dr I en cantidades considerables. Casi todos éstas eran unidades componentes de las *Jagdgeschwadern* de élite I, II y III. Se trataba de agrupamientos permanentes de cuatro *Staffeln* cada una, organizadas como unidades móviles capaces de trasladarse rápidamente a cualquier lugar donde los combates fuesen más intensos, normalmente cuando se lanzaba una ofensiva.

El Dr I estaba considerado como el mejor caza alemán disponible a principios de 1918, y a ello se debe que estuviese asignado como dotación de cada *Geschwader*. Como ya hemos visto, la *Jasta* 11 fue la primera unidad de la JG I que recibió este avión, y las *Jagdstaffeln* 4 y 6 también pilotaron el triplano (los pilotos de la *Jasta* 10 mantuvieron, en general, sus biplanos Pfalz D III y Albatros D Va antes de ser equipados con los Fokker D VII). En la JG II, las *Jagdstaffeln* 12, 13 y 19 acabarían utilizando triplanos, mientras que las cuatro unidades componentes de la JG III (las *Jagdstaffeln* Boelcke, 26, 27 y 36) pilotaron números variables de Dr I.

En este capítulo pasaremos revista a los ases de cada una de estas unidades –a unos cuantos más– que consiguieron cierto grado de éxito con el Fokker Dr I.

Jasta Boelcke

La *Jasta* 2 era conocida como *Jasta* Boelcke (o simplemente como *Jasta* B) desde la muerte de su primer jefe, Oswald Boelcke, en octubre de 1916, y era una prestigiosa *Staffel* que terminaría la guerra superada sólo por la *Jasta* 11 en número de victorias confirmadas (333 aviones y tres globos cautivos). Muchos de los grandes ases sirvieron en las filas de esta unidad, aunque con el transcurso de la guerra pasó por épocas más flojas en cuanto a éxitos en combate.

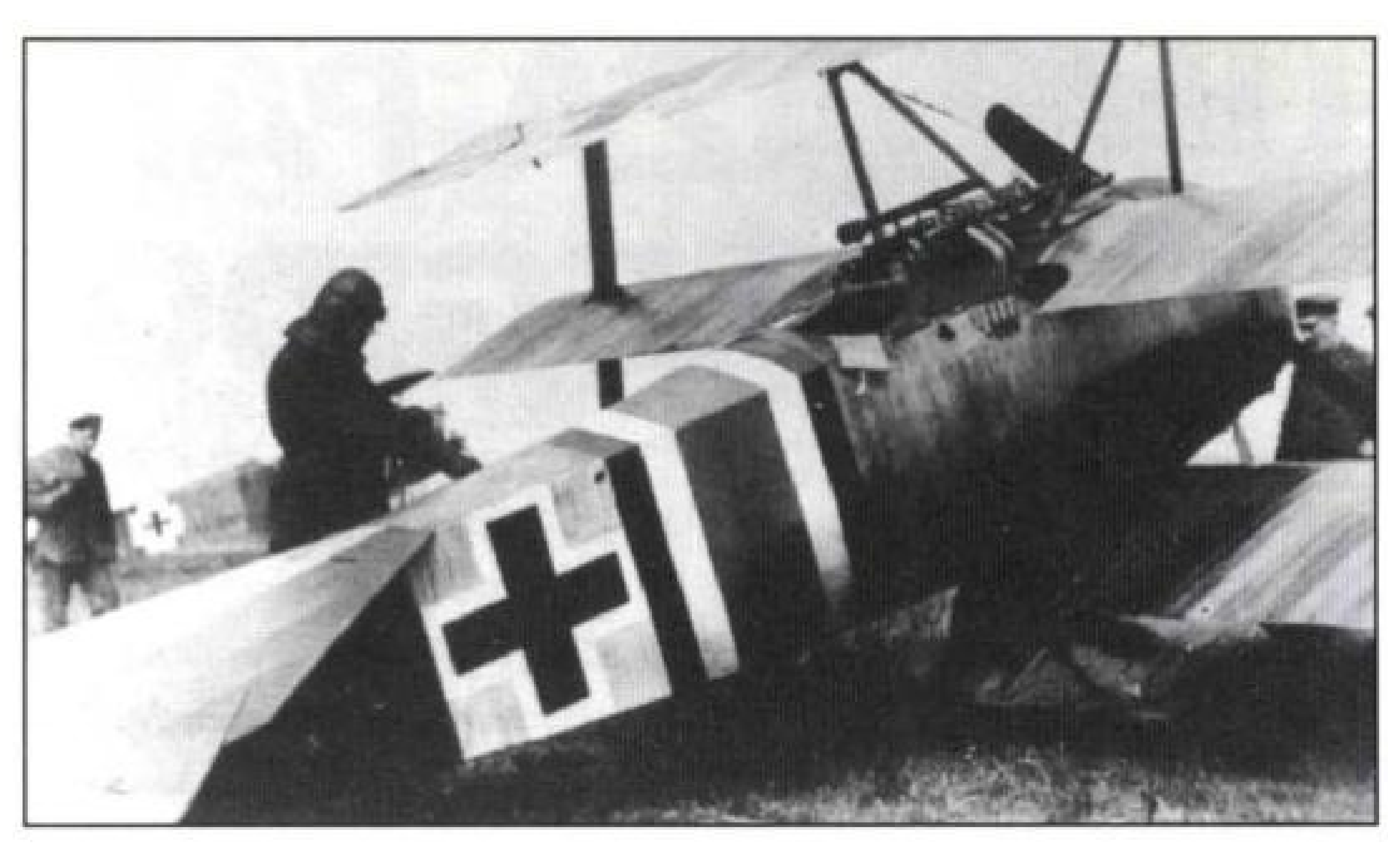
Puede decirse que la *Staffel* pasó por una especie de bajón de victorias durante el verano de 1917, y después volvió a recuperar lentamente su antigua reputación. Sin embargo, en el período desde finales de noviembre de 1917 hasta primeros de enero de 1918, perdió sucesivamente tres jefes –todos ellos poseedores de la medalla *Pour le Mérite*– que murieron en combate. Con la llegada en febrero de 1918 del Tte. Karl Bolle como *Staffelführer*, junto con la adquisición del Dr I, la unidad volvió a recuperar su ritmo cuando su nuevo jefe se esforzó por inculcar de nuevo a sus hombres el espíritu de Boelcke.

Es preciso insistir de nuevo en que debido a la mala calidad de los archivos y al tiempo limitado que el Dr I estuvo en combate, puede no ser posible afirmar con seguridad que un determinado piloto consiguió cinco o más victorias con este modelo de avión, aunque cada uno de los ases puede haber conseguido un elevado registro en total. Por lo tanto, debe recordarse que citaremos ases que pilotaron el triplano y no necesariamen-

Karl Bolle, de la *Jasta* Boelcke, terminó la guerra con 36 victorias y el "Max Azul".



te pilotos que consiguieron cinco o más victorias a bordo de este modelo de avión.



El formidable jefe de la ***Jasta* Boelcke, Oblt. Karll Bolle, se prepara para emprender un vuelo a bordo de su Dr I (413/17) en mayo de 1918. Bolle consiguió probablemente de la 7ª a la 12ª de sus victorias pilotando el triplano entre los meses de abril y mayo, y probamente más. Obsérvese que en segundo plano está estacionado uno de los primeros modelos de D VII.**

El día de Año Nuevo de 1918, un Fokker D V llegó al aeródromo de la *Jasta* Boelcke en Bavichove –el D V era un biplano de entrenamiento con motor rotatorio–, y fue entregado a las unidades para que los pilotos se acostumbrasen a volar con el motor Oberursel antes de la llegada de los Dr I. El 10 de enero de 1918, la *Jasta* B recibió sus tres primeros ejemplares de triplanos procedentes del *AFP* del 4º Ejército en Gante. Anthony Fokker envió también con ellos unos bastones fabricados con el material de hélices de desecho para cada uno de los pilotos, un toque típico de Fokker.

El 2 de febrero la *Jasta* Boelcke pasó a formar parte de la recién constituida JG II, mandada por el Hptm. (capitán) Bruno Loerzer. Todas las *Jagdstaffel* que la componían tenían su base en las proximidades de Courtrai. Probablemente a mediados de febrero estaba ya disponible la dotación completa de triplanos, pero la unidad se quedó también con algunos Albatros D V. Entre los ases de la *Jasta* B que se sabe que pilotaron triplanos estaban Paul Bäumer, Hermann Vallendor, Richard Plange, Karl Bolle, Hermann Frommherz, Karl Gallvitz y Otto Löffler.

Uno de los mejores pilotos de la *Jasta* Boelcke durante esta época era Paul Bäumer, que estaba a punto de cumplir 24 años y era natural de Duisberg. Antes de la guerra había trabajado como ayudante de dentista para pagarse sus primeras lecciones de vuelo, y obtuvo su licencia de piloto en el verano de 1914. A pesar de ello, al empezar la guerra sirvió en la infantería tanto en Francia como en Rusia, y tras ser herido en el brazo izquierdo, fue transferido al servicio de aviación, pasó por el habitual período en los aviones biplaza y finalmente fue aceptado como piloto de caza.

La primera unidad de caza de Bäumer fue la *Jasta* 2, a la que fue destinado en el verano de 1917, antes de ser trasladado brevemente a la *Jasta* 5. En esta unidad consiguió tres victorias contra globos cautivos, para después regresar a la *Jasta* 2 (Boelcke) en agosto. Antes de que el año acabase había conseguido 18 victorias confirmadas, situándose como el piloto superviviente de la unidad con mayor número de victorias. Bäumer consiguió sus victorias 19ª y 20ª durante el mes de marzo de 1918, y durante este período pilotó a menudo el Dr I 204/17, aunque es posible que lo alternase con un Albatros D V. Las fotografías prueban que Bäumer también tenía un segundo Dr I (probablemente el 209/17) marcado con una letra "B" de color rojo o amarillo pintada en el fuselaje. Según Josef Jacobs, Bäumer disfrutaba con la maniobrabilidad que le proporcionaba un avión de motor rotatorio, y consideraba que el Dr I se adecuaba perfectamente a su estilo de combate a corta distancia.

La primera victoria que reclamó con este aparato se produjo el 9 de marzo, cuando despegó formando parte de una *Kette* de cinco aviones. En su informe del combate se mencionaba la franja de colores negro, blanco y rojo pintada en el fuselaje del 204/17, y se leía lo siguiente:

"A 1 km al norte de Zonnebeke, a las 11:10 en punto volaba junto con otros cuatro caballeros de la *Staffel* hacia el recodo de Wytschaete, cuan-



Los pilotos de la *Kette Kampf* de la *Jasta* B posan con sus bastones delante de un Dr I. Estos bastones estaban fabricados con las hélices de desecho y habían sido regalados por Anthony Fokker en persona a los hombres de la unidad. Una *Kette* era generalmente una escuadrilla compuesta por tres a seis pilotos de la misma *Jasta*, y el jefe de este grupo era el veterano piloto Tte. Friedrich *Fritz* Kampf (cuatro victorias). El piloto que está en el extremo izquierdo no ha sido identificado, pero el resto son, desde la izquierda con las victorias conseguidas, los Ltns. Wilhelm Papenmeyer (cuatro, muerto en acción el 28 de marzo de 1918), Hermann Vallendor (seis), Richard Plange (siete), Paul Schroder (una) y Kampf.

do vimos tres escuadrillas de monoplazas compuestas por siete aparatos cada una, volando en formación delante de nosotros. Atacamos a la escuadrilla que volaba más baja a una altura de 2.000 metros sobre Becelaere. Primero sostuve un combate virado con un Sopwith del que tuve que despegarme. A continuación seguí a tres monoplazas Sopwith de la misma escuadrilla que volaban juntos".

"Ataqué a uno de ellos a una altura de 1.500 metros, después de lo cual se dirigió hacia mí. Tras un corto combate virado conseguí hacer que el Sopwith se estrellase, ya que elevó la cola y cayó en picado vertical. Seguí al enemigo en su caída y le vi precipitarse verticalmente a tierra al norte de la carretera Zonnebecke-Frezenberg. Quedó completamente aplastado".

Parece que lo más probable es que los oponentes de Bäumer fuesen Camel del 65° Sqn., que informaron haber sido atacados por triplanos Fokker, pero que en realidad no sufrieron bajas. Después de su período con el Dr I, Bäumer se convirtió en uno de los pocos ases que pilotaron el Pfalz D VIII, un biplano de motor rotatorio del cual se fabricaron pocas unidades –al parecer seguía prefiriendo las ágiles cualidades de un caza de motor rotatorio–. Su magnífico historial de combate dio como resultado su ascenso a oficial de la reserva y, finalmente, a la concesión de la medalla *Pour le Mérite*. Bäumer, que resultó herido al estrellarse el 29 de mayo, no regresó al servicio activo hasta septiembre, y para entonces la *Jasta* Boelcke estaba equipada ya con los Fokker D VII. Sobrevivió a la guerra con 43 victorias (más que cualquier otro piloto de la *Staffel*), pero perdió la vida en tiempo de paz en un accidente de vuelo en 1927.

Uno de los mejores pilotos de caza de Alemania en su elemento, Paul Bäumer, al que vemos sentado en la cabina del Dr I 204717. Como en los casos de Werner Voss y Josef Jacobs, Bäumer y el Dr I hacían una pareja perfecta. Prefería la maniobrabilidad de los cazas con motor rotatorio a la velocidad de los aviones con motor en línea, y conseguiría varias victorias con el triplano.



El Leutnant der Reserve Hermann Vallendor no había cumplido todavía 24 años cuando pilotó por primera vez el Dr I en la *Staffel* Boelcke. Era natural de Offenberg, en Baden, había sido estudiante de ingeniería antes de la guerra y, como muchos otros aviadores, empezó el conflicto en la infantería. Empezó como soldado raso y fue ascendido a Leutnant der Reserve el día de Nochebuena de 1915.

Tras hacerse piloto en 1916, Vallendor pasó la primera mitad de 1917 en el *FltAbt* 23, para pasar después a la escuela de caza en el mes de junio. Fue destinado a la *Jasta* Boelcke en agosto de 1917, pero no consiguió su primera victoria hasta princi-

pios de febrero de 1918. En marzo pilotaba el Dr I 195/17 marcado con su distintivo personal de la "V" blanca pintada a los lados y encima del fuselaje, y en la sección central del ala superior. El 27 de marzo se le reconoció otra victoria, y elevaría su registro hasta cinco (algunas fuentes afirman que fueron seis). Antes del final de la guerra se le concedió la Cruz de Caballero de 2ª Clase del León de Zähinger con Espadas de su estado natal de Baden, además de la Cruz de Hierro de 1ª Clase.



Bäumer es ayudado a ponerse el arnés de su paracaídas Heinecke antes de iniciar un vuelo a bordo del 204/17. El pañuelo blanco anudado a un ojal de su chaqueta era un accesorio corriente entre los pilotos alemanes, y se utilizaba para limpiar las gafas de vuelo. Obsérvese el refuerzo auxiliar del tren de aterrizaje que se veía en muchos de los triplanos de la *Jasta* Boelcke.

Richard Plange procedía de Elligson, y había celebrado su 25 cumpleaños la víspera de Navidad de 1917. Había sido herido mientras servía en la *Jasta* B en septiembre, poco después de haberse unido a esta unidad, pero al mes siguiente estaba ya de vuelta en la acción. Su primera victoria confirmada se produjo a primeros de noviembre, y a ésta le siguieron dos más a principios de 1918. Plange consiguió dos victorias más en marzo, probablemente pilotando triplanos (su montura habitual era el 203/17), y en abril consiguió su séptima victoria.

En mayo pasó a la *Jasta* 36, encuadrado en la JG II, y el día 16 fue nombrado *Staffelführer*, pero perdió la vida en combate tres días después durante un ataque contra un Armstrong Whitworth FK 8 biplaza del 10º Sqn. Plange cayó en Zillebeke a bordo del Dr I 546/17 y se estrelló tras las líneas aliadas; los restos de su aparato fueron designados como G2/Bde/10.

Karl Bolle nació en junio de 1893 en Berlín, donde su familia era propietaria de una famosa lechería. A la edad de 19 años estudió economía en la Universidad de Oxford donde también destacó como atleta en el equipo de hockey sobre hielo. Su educación inglesa le inculcó el significado de la deportividad y del juego limpio, pero no dudó en regresar a Alemania.

En 1913 Bolle entró en las filas del contingente de la unidad de caballería ligera de Halberstadt, el *Kürassier-Regiment von Seydlitz (Magdeburgisches) Nr 7* como voluntario para servir un año. La guerra empezó antes de que terminase su servicio militar y sirvió con su regimiento en Francia, Polonia y Kurlandia, antes de unirse al servicio de aviación a principios de 1916. En julio de aquel año estaba ya pilotando biplazas en el *Kagohl* 4, y durante algún tiempo su observador (antes de su adiestramiento como piloto) fue nada más y nada menos que Lothar von Richthofen.

En octubre de 1916 Bolle volaba con otro observador diferente (no identificado) cuando fueron atacados por cinco aparatos monoplaza franceses. En el combate que siguió ambos tripulantes fueron heridos de gravedad, pero Bolle consiguió aterrizar su aparato a poca distancia dentro de las líneas alemanas y después sacó del avión a su observador herido antes de desvanecerse también.

Tras un periodo de hospitalización y recuperación, Bolle regresó al servicio activo con la *Jasta* 28 en abril de 1917. Como todavía no se había recuperado por completo de su herida en la pierna, sus primeros cometidos fueron los de ayudante. Pero finalmente consiguió volver a volar y empezó a aprender el oficio de *Jagdflieger*. Durante aquella etapa Bolle aprendió mucho del magnífico ejemplo y dotes de mando de dos sucesivos jefes de la *Jasta:* el Tte. Karl-Emil Schaefer y el Hptm. Otto Hartmann. Sin embargo, su mejor tutela fue la de su amigo, el formidable as bávaro Max Müller.

Los arduos estudios y el duro trabajo de Bolle dieron fruto, y a principios de 1918 había conseguido ya cinco victorias. A continuación fue trasladado a la *Jasta* Boelcke para hacerse cargo de su mando el 20 de febrero de 1918, en el momento en que la unidad estaba consiguiendo sacar el mayor partido de sus triplanos. Bolle reanudó su serie de victorias en abril, pilotando normalmente el Dr I 413/17 que había decorado con el color amarillo de su antigua unidad de caballería, junto con los colores blanco y negro de Prusia. Cuando parte de la JG II se trasladó al norte para apoyar la ofensiva de Kemmel, la *Jasta* Boelcke se trasladó el 17 de abril al aeródromo de Halluin-Ost. Durante aquel período Bolle continuó aumentando su registro y a principios del verano lo había elevado a más de una docena de victorias.

Hermann Frommherz, nacido en Waldshut el 10 de agosto de 1891, era un poco mayor que algunos de sus camaradas, ya que tenía 26 años de edad. Era estudiante de ingeniería y también reservista del ejército y empezó la guerra en la infantería, en la que fue condecorado por su valor en el frente ruso. En junio de 1915 pasó al servicio de aviación y también pasó por el *Kagohl* 4 encuadrado en la *Kasta* 20 en 1916.

A finales de año la *Kasta* 20 se trasladó al frente de Rumanía y pasó a formar parte del *Kagohl* 1. Frommherz realizó más misiones sobre Macedonia y Salónica, donde su agresividad y magnífica hoja de servicios dieron como resultado su ascenso a oficial de la reserva y la concesión de la Cruz de Caballero del León de Zähringer con Espadas de 2ª Segunda Clase. En marzo de 1917 regresó a Francia y se unió a la *Jasta* B, consiguiendo sus dos primeras victorias durante el "abril sangriento". Durante algún tiempo no volvió a conseguir más victorias y, en el invierno de 1917-1918, fue destinado como instructor a la escuela de vuelo de Lübeck.

Frommherz no regresó a la *Jasta* hasta mayo de 1918, donde pasó algún tiempo pilotando el Dr I durante sus últimos días en la unidad. Aunque tenía asignado su propio aparato, no es seguro si alguna de sus victorias de primeros de junio de 1918 las consiguió a los mandos de ese avión. El 27 de julio fue destinado a la *Jasta* 27 como nuevo jefe y acabó la guerra con 32 victorias. Aunque Frommherz fue propuesto para la medalla *Pour le Mérite*, la guerra terminó antes de que le fuese concedida (en algunas fotografías de posguerra el veterano as aparece luciendo esta condecoración ¡sin duda pensando que se la había ganado!).

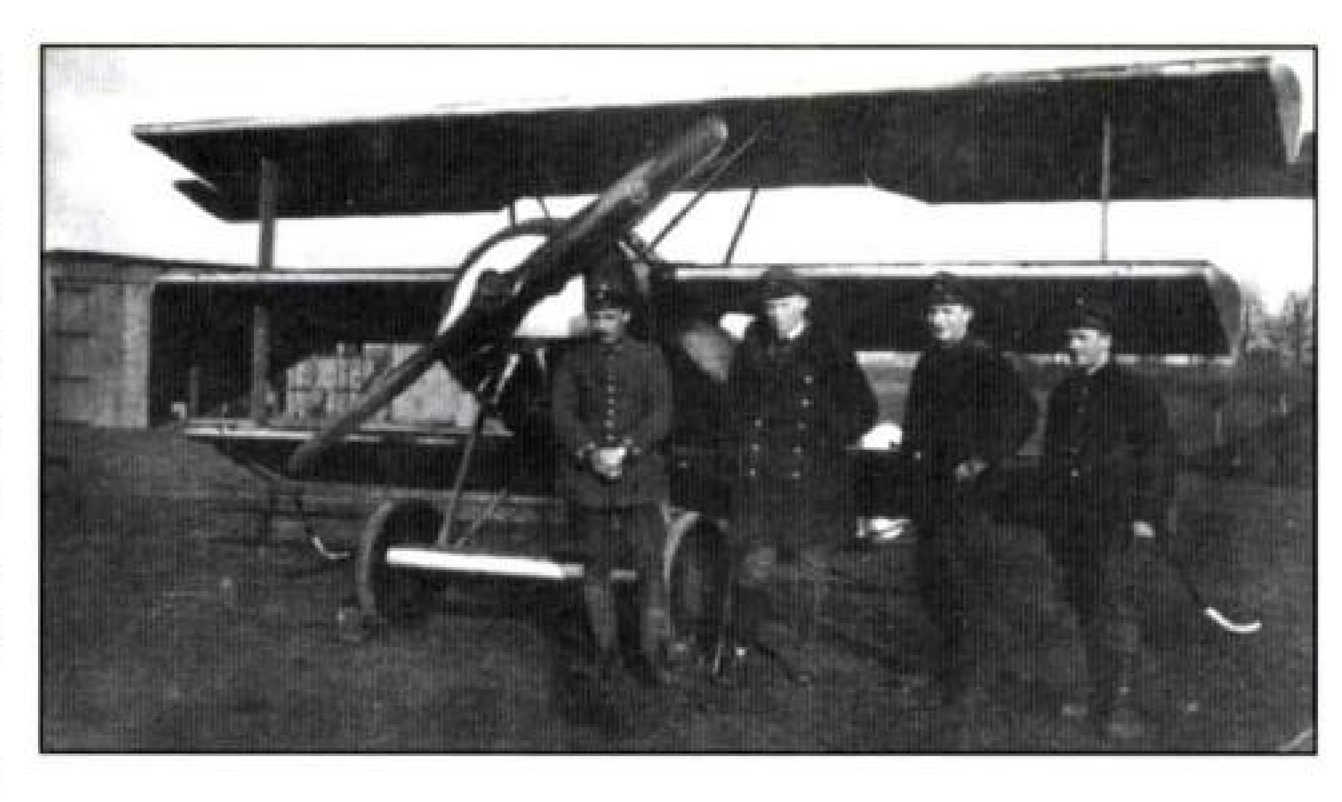
El Tte. Hermann Frommherz conseguiría la mayoría de sus 32 victorias pilotando el Fokker D VII, aunque probablemente consiguió sus victorias números 3 y 4 (a primeros de junio) a bordo de un Dr I. Aquí le vemos, fotografiado poco después de haber regresado de la Escuela de vuelo de Lübeck el 18 de mayo, posando delante de un Dr I con un dibujo en forma de dientes de sierra negros (?) y blancos pintado en los montantes interplanares.



Al Ltn Karl Gallwitz se le atribuyó el derribo de Arthur Rhys Davids, el piloto del 56º Sqn. que había derribado a Werner Voss. Gallwitz empezó su carrera como piloto de la forma habitual, pasando por los biplazas del *FlAbt (A)* 231. Después fue destinado al FA37 en el frente ruso, donde pilotó cazas Roland D II. Derribó dos globos cautivos estando destinado en esta unidad en julio de 1917, y después fue trasladado a la *Jasta* 29 en Francia, antes de pasar, pocas semanas después, a la *Jasta* B. A principios de 1918 Gallwitz había conseguido un total de ocho victorias incluyendo el derribo de Rhys Davids el 27 de octubre de 1917, y consiguió dos más pilotando posteriormente el Dr I. En abril resultó herido tras estrellarse y no volvió al servicio activo.

El Leutnant der Reserve Otto Löffler prestó servicio en el *Grenadier Regiment König Friedrich Wilhelm Nr 10* antes de

hacerse piloto. Fue destinado a la *Staffel* Boelcke en el otoño de 1917 y consiguió su primera victoria a primeros de diciembre. Pilotó varios triplanos, entre los cuales estuvo el 190/17, a bordo de los cuales realizó muchas acciones durante la primavera de 1918, pero no consiguió anotarse más victorias. Sin embargo, Löffler fue derribado en dos ocasiones a los mandos de los Dr I, y la última vez cayó en tierra de nadie a poca distancia de las trincheras británicas.



Durante el verano de 1918 el registro de Löffler aumentó de forma espectacular, y para finales de octubre se elevaba a 15 victorias, casi todas ellas conseguidas con los Fokker D VII propulsados por un motor BMW. Dos décadas después, el hijo de Löffler llegaría a convertirse en un destacado as de caza durante la II Guerra Mundial.

Karl Gallwitz (el segundo por la izquierda) posa junto a sus mecánicos en el aeródromo de Bavichove, cerca de Courtrai, en febrero de 1918. Esta imagen muestra claramente el capot negro y la placa frontal blanca que llevaban la mayoría de los triplanos de la *Jasta* 2 como parte de sus distintivos de unidad.

JASTA 4

Aunque la *Jasta* 4 formaba parte de la JG I, fue equipada con triplanos con cierto retraso. Antes de recibir los muy anunciados Fokker D VII, la unidad mantuvo sus biplanos Pfalz y Albatros hasta bien entrado el mes de abril de 1918; al detenerse la entrega de los D VII, la *Jasta* 4 recibió finalmente los Dr I el día 20 de aquel mes. Posteriormente, la unidad recibió algunos triplanos que habían pertenecido a las *Jastas* 6 y 11 cuando esas unidades fueron equipadas con los D VII en mayo.

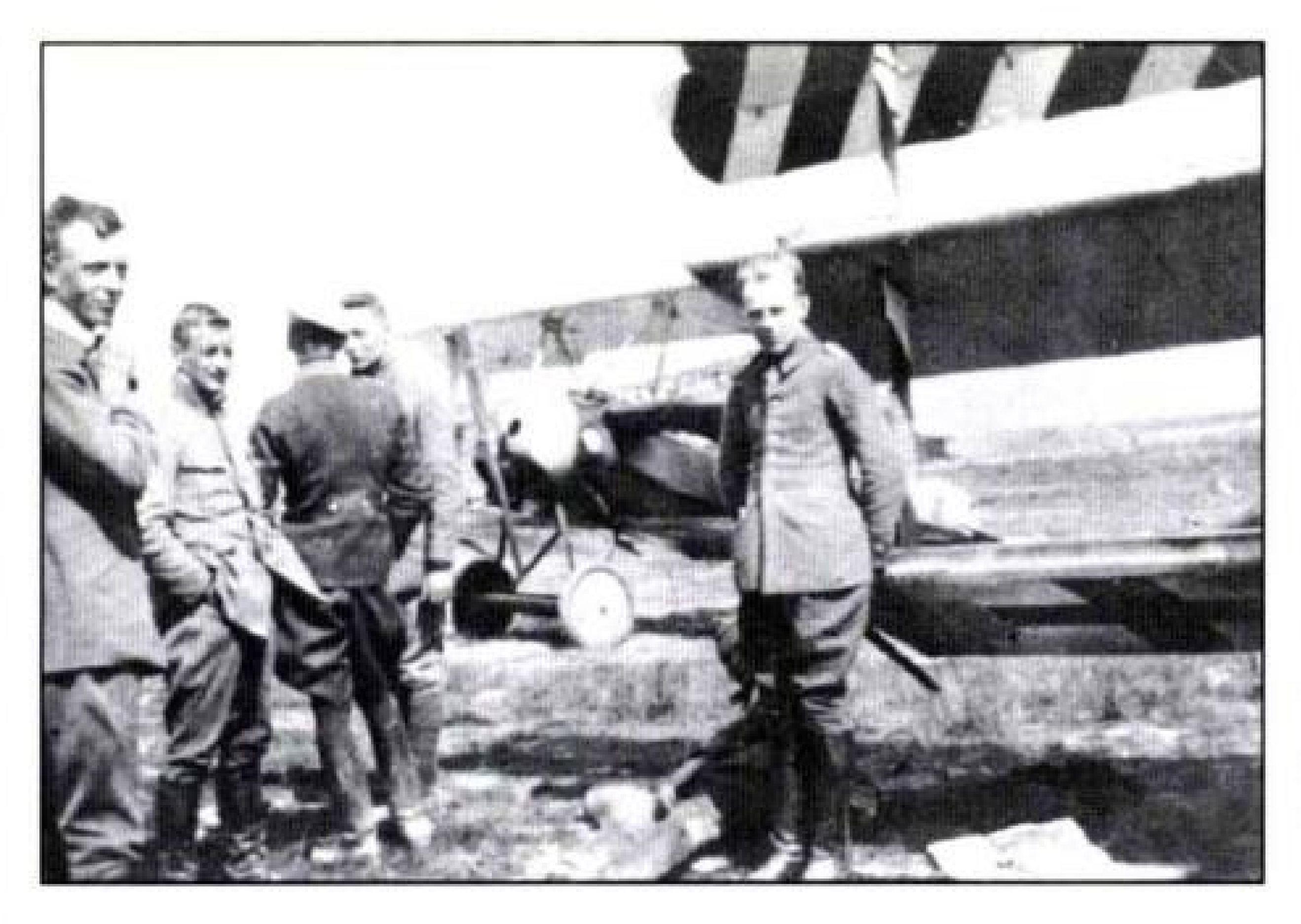
El primer ejemplar de Dr I que la unidad perdió en combate fue el 546/17, que fue derribado cerca de Corbie el 16 de mayo con el piloto Tte. Fedor Hübner, con dos victorias en su haber, a los mandos. El alemán fue hecho prisionero y su derribo fue atribuido a los Camel del viejo adversario de la JG I: el 2029º Sqn.

La *Jasta* 4 fue, de hecho, la última unidad de la *Geschwader* que voló con el triplano, ya que estuvo equipada con este avión hasta bien entrado el mes de junio. La *Staffel* identificaba normalmente sus Dr I con un color casi blanco (con mucha probabilidad azul pálido) en los capots, montantes, tapas de las ruedas y, en algunos casos, en el plano de cola. Los pilotos de la unidad supieron sacar un partido bastante bueno a sus viejos Dr I durante la ofensiva del Marne (que comenzó el 27 de mayo), durante la cual la JG I se enfrentó a los franceses en lugar de a sus tradicionales enemigos británicos. En julio la *Staffel* había cambiado ya sus triplanos por D VII.

El Tte. Otto Löffler (15 victorias) de la *Jasta* Boelcke, posa junto a su Dr I 190/17. Su distintivo personal era una banda en el fuselaje bordeada por dos franjas blancas. La banda era probablemente de color amarillo limón, que era el color de su antiguo regimiento de granaderos. El triplano lleva también la decoración negra y blanca típica de la *Jasta* B. Löffler consiguió su segunda victoria (un DH 4, que reclamó el 3 de febrero) probablemente con el Dr I. Sin embargo, la gran mayoría de sus éxitos los consiguió pilotando el Fokker D VII con motor BMW a finales de 1918.



El 20 de mayo fue nombrado un nuevo *Staffelführer:* el Tte. Ernst Udet, que había regresado recientemente de un permiso en Múnich, donde había estado recuperándose de una grave infección en los oídos. Mientras estuvo en casa, Udet recibió la noticia de que le había sido concedida la anhelada medalla *Pour le Mérite*, una noticia que impresionó a su prometida Eleonore *Lo* Zink mucho más que a él mis-



La *Jasta* 4 fue la última de las tres *Staffeln* de la JG I en ser equipada con el Dr I el 20 de abril de 1918 (la *Jasta* 10 nunca empleó este modelo de avión de forma generalizada). En mayo la *Jasta* recibió más triplanos procedentes de la *Jasta* 6 y de la *Jasta* 11, ya que estas unidades habían empezado a ser reequipadas con el Fokker D VII. Aquí vemos al jefe de la *Jasta* 4, Tte. Ernst Udet, posando junto al ala de su Dr I (586/17) en Beugneux-Cramiselle en junio. Este avión había sido pilotado anteriormente por el Tte. Hans Kirschstein, de la *Jasta* 6. Los otros pilotos que aparecen en esta fotografía son, de izquierda a derecha, los Ltns. Julius Bender, Egon Koepsch, Karl Meyer y Heinrick Drekmann.

mo. Ahora estaba ansioso por reanudar su racha de victorias.

A diferencia de su antiguo jefe Von Richthofen, Udet adoraba volar. Sentía pasión por todos los aparatos mecánicos, en especial por los aviones y las motocicletas.

Udet no era un militar de los pies a la cabeza ni un tirador selecto como Richthofen, sino un piloto con un talento natural para el vuelo, un consumado caricaturista y un consumado y sociable contador de anécdotas. Carl Zuckmayer, un artillero que visitó la JG I, recordaría más adelante:

"... Cuando le conocí, vi delante de mí a un teniente piloto bajito, inquieto, delgado, animado y peculiarmente divertido que había sido distinguido con la medalla *Pour le Mérite:* Ernst Udet. Congeniamos inmediatamente después de las primeras palabras que intercambiamos".

Uno de los primeros triplanos de Udet en la *Jasta* 4 fue el Dr I 586/17, que anteriormente había sido el aparato de Hans Kirschstein, de la *Jasta* 6. Este aparato todavía llevaba las llamativas franjas negras y blancas de su anterior piloto, y Udet no se molestó demasiado en cambiar su esquema de colores, excepto que le añadió su habitual insignia con las letras *LO!* pintada en el fuselaje, probablemente de color rojo. En algún momento de finales de junio el motor de su Dr I perdió un cilindro en vuelo, rompiendo el capot y causando otros daños en el avión; Udet tuvo la suerte de poder efectuar con éxito un aterrizaje forzoso.

También pilotó el Dr I 593/17, que parece haber llevado un acabado de fábrica con el emblema *LO!* pintado con tiza o pintura sobre el lateral del fuselaje, y un galón blanco en el plano de cola pintado de camuflaje.

Jasta 5

Esta unidad no aparece con demasiada frecuencia en la historia del triplano, a pesar de haber estado equipada con este avión por completo durante un breve período en Cappy a principios de mayo. Estos aviones también procedían de las *Jastas* 6 y 11, ya que estas *Staffeln* habían sido reequipadas con los D VII. El suboficial piloto Josef Mai fue uno de los ases más destacados de la unidad, y consiguió tres de sus treinta victorias pilotando los triplanos.

Parece ser que el último triplano de Udet en la *Jasta* 4 fue el 593/17, marcado con un pequeño emblema, en el que aparecían las letras *LO!* dentro de un cuadrado, escrito con tiza o pintado en blanco.



Según las investigaciones del fallecido historiador alemán Dr. Gustav Bock, la 12ª victoria de Mai (un Bristol Fighter del 11º Sqn.) fue conseguida el 15 de mayo a bordo del Dr I 139/17. Cinco días después, a los mandos del Dr I 554/17 se le atribuyó el derribo de un Camel, que sólo pudo ser confirmado algunas semanas después como su victoria número 14. Mientras tanto, Mai había conseguido hacer que otro Camel (del 65º Sqn.) estallase en llamas, a bordo del Dr I 592/17 el 2 de junio, que fue contabilizado como su victoria número 13.

Josef Mai no era un jovencito, ya que había nacido en 1887. El 27 de septiembre de 1918

fue ascendido por fin al empleo de Leutnat der Reserve y, como muchos otros, fue propuesto para el "Max Azul" pero nunca lo recibió debido al armisticio. Mai sobrevivió a la guerra y falleció en 1982.

Los Dr I fueron utilizados por la *Jasta* 5 sólo hasta que pudo conseguir los D VII, y la mayoría de ellos habían sido ya sustituidos en julio de 1918. Muchos de los triplanos de la unidad siguieron llevando los distintivos de sus anteriores propietarios, y algunos de los que fueron repintados lo fueron probablemente según el capricho de sus pilotos.



En mayo de 1918 la *Jasta* 5 tenía su base en Cappy, donde recibió bastantes Dr I procedentes de la JG I para equipar la unidad por completo. Uno de ellos era el 139/17 que había pertenecido a la *Jasta* 11, que en alguna ocasión fue pilotado por el Offz. Stv. Josef Mai que consiguió su victoria número 12 (un BF 2b) a bordo de este avión el 15 de mayo.

Jasta 6

Otra *Staffel* de la elitista JG I, la *Jasta* 6, podía enorgullecerse de tener en sus filas a varios ases que consiguieron victorias pilotando el triplano en 1918, entre ellos Franz Hemer, Johann Janzen, Wihelm Reinhard y Hans Kirschstein. La unidad estuvo equipada con Dr I desde febrero hasta mayo, que fue cuando llegaron los primeros ejemplares del D VII. Los triplanos de la *Staffel* llevaban el distintivo tradicional de la unidad de las rayas de cebra blancas y negras pintadas en las superficies horizontales de la cola en la dirección de la cuerda, y los capots pintados de negro.

El Vzfw Franz Hemer había ganado experiencia de vuelo en el frente en el *FlAbt (A)* 283 antes de entrar en la *Jastaschule* 1. Llegó a la *Jasta* 6 en septiembre de 1917, y antes de la llegada del nuevo año había conseguido dos victorias, tras las cuales conseguiría cuatro o cinco más durante los meses de marzo y abril a los mandos de los Dr I, incluyendo al parecer el 595/17.

A Hemer se le conocía por el apodo de *Locken* a causa de su rizada cabellera rubia y sus triplanos llevaban como marca distintiva una línea ondulada de color blanco (o quizás de color amarillo muy pálido) que hacía referencia a ello. También se dice que Hemer utilizó un *brennschere* (tenacillas de rizar el pelo) como insignia personal en un avión diferente. Antes de que la guerra terminase había conseguido 18 victorias en total y vivió hasta 1982.

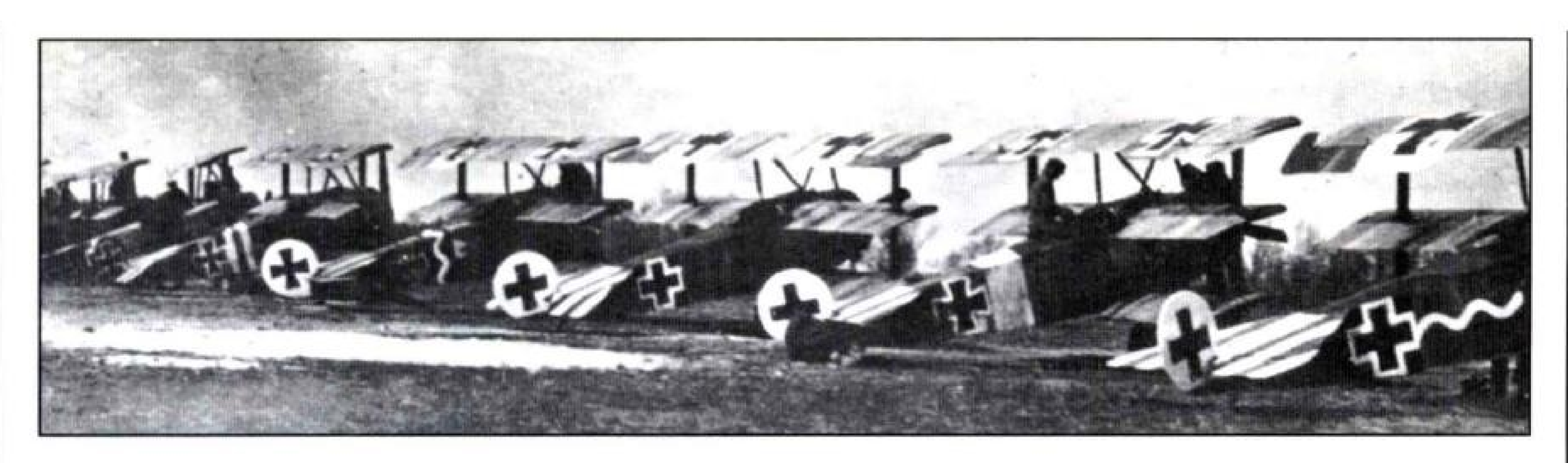
Johann Janzen, de Prusia Occidental, ganó su octava victoria el día antes de su 24º cumpleaños. La primera vez que entró en combate fue en las filas del ejército, y fue ascendido a oficial en campaña antes de hacerse aviador. Prestó servicio en la *Kasta* 12 y en el *Kagohl* 2 antes de pasar a formar parte de la *Jasta* 23 en noviembre de 1916, y consiguió una victoria estando en esta unidad durante el siguiente mes de febrero.

En octubre fue trasladado a la *Jasta* 6, y a finales de 1917 había aumentado su registro hasta tres victorias. Janzen empezó a pilotar triplanos (uno de ellos el 403/17) durante la primavera siguiente, a bordo de los cuales derribó un RE 8 el 27 de marzo, que hacía su victoria número cuatro; al día siguiente se le encomendó el mando de la *Jasta* 4, también encuadrado en la JG I. Posteriormente regresó a la *Jasta* 6 como su jefe el 28 de abril, tras el nombramiento de Wilhelm Reinhard como jefe de la JG I.

El 9 de mayo, los habituales antagonistas de la JG I, los Camel del 209º Sqn., le derribaron (su vencedor fue el Capt. O. C. LeBoutillier), aunque Janzen resultó ileso. Pero había tenido suerte de escapar sin un rasguño, porque un proyectil había cortado los cables de control del timón de



Todavía con el arnés del paracaídas y la indumentaria de vuelo puesta, el Vzfw. Franz Hemer inspecciona los daños recibidos en combate en el ala de su característicamente marcado Dr I (595/17). Sus camaradas dieron a Hemer el apodo de *Locken* a causa de su cabello rubio y rizado, y la línea ondulada de color claro pintada en el fuselaje hace referencia a ese apodo.



Tras los avances conseguidos en la gran ofensiva de marzo, la JG I ocupó el aeródromo de Léchelle el día 26, donde fue fotografiada esta vistosa alineación de los triplanos de la *Jasta* 6.

dirección de su triplano, provocando que cayese a tierra totalmente fuera de control. Un fuerte viento empujó su triplano hasta territorio alemán, y cayó sobre el terreno blando de una zona pantanosa cercana al río Somme. Aunque lógicamente quedó aturdido por el choque, Janzen estaba otra vez a los mandos de otro triplano sólo dos días después.

A lo largo del mes de mayo y principios de junio elevó su registro hasta 13 victorias, y seguramente todas sus diez últimas victorias las consiguió con los Dr I. Pero fue derribado sobre territorio francés a bordo de uno de los nuevos Fokker D VII el 9 de junio, aunque lo cierto es que Janzen se derribó a sí mismo a causa de una avería en su mecanismo de interrupción de disparo; los disparos rompieron su hélice en el momento en que abrió fuego contra un SPAD.

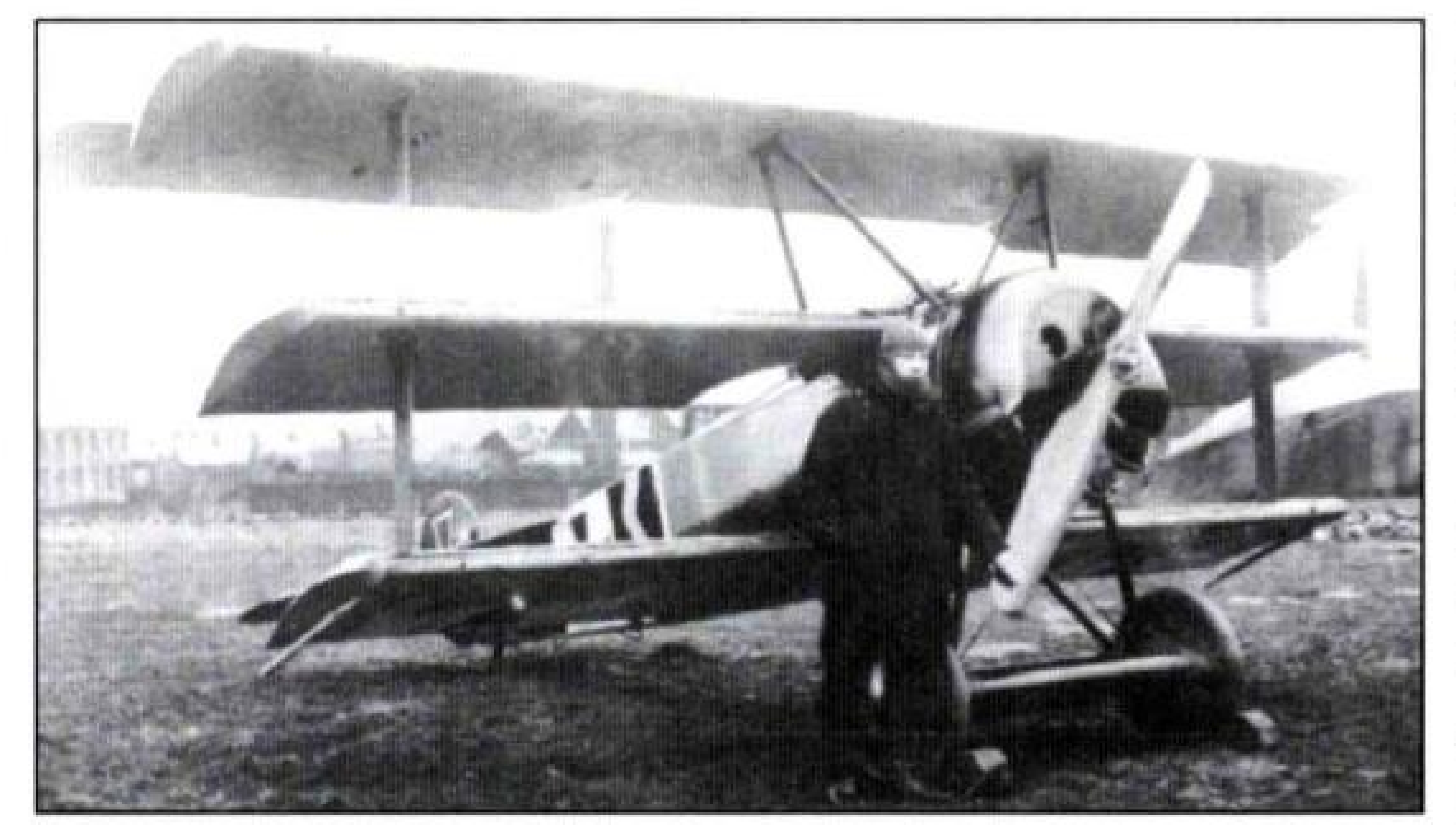
El Oblt. Wilhelm *Willi* Reinhard era natural de Düseldorff, donde había nacido en marzo de 1891. Era un oficial profesional del Ejército que había entrado en el *Badisches Fussartillerie-Regiment Nr 14* en 1909 y había sido gravemente herido en noviembre de 1914. Siete meses después regresó al frente, pero poco después pasó al servicio de aviación. Tras ser herido de nuevo, Reinhard regresó al combate a principios de 1916, y siguió pilotando biplazas, primero en Francia y después en los Balcanes.

En 1917 se hizo piloto de caza al unirse a la *Jasta* 11 en junio, pero fue herido en septiembre, tras haber conseguido seis victorias. Reinhard regresó en noviembre a la *Geschwader* para hacerse cargo del mando de la *Jasta* 6, consiguió varias victorias más a principios de 1918; varias de ellas pilotando los Dr I.

El 22 de marzo fue ascendido a Hauptmann, y con 12 victorias confirmadas en su haber se hizo cargo del mando de la JG I tras la muerte de Manfred von Richthofen el 21 de abril. A mediados de junio su registro había aumentado hasta 20 victorias. Fue propuesto para la medalla *Pour le Mérite*, pero perdió la vida cuando probaba un caza de nuevo diseño en el aeródromo de pruebas de Adlershof el 3 de julio, a consecuencia de lo cual no le fue concedida esta prestigiosa condecoración (no se imponía a título póstumo aunque el candidato hubiese sido propuesto antes de morir).

Hans Kirschstein, de Coblenza, tenía 21 años de edad cuando empezó a pilotar el Dr I. Ya había entrado en combate en Polonia y Francia con su unidad de zapadores, el *3 Pionier-Bataillon "von Rauch"*.

El Dr I 403/17 sirve de telón de fondo al Ltn Johann Janzen, de la *Jasta* 6, un destacado as que llegó a estar al mando de la unidad hasta el 28 de abril.



Tras hacerse piloto, prestó servicio en varios *Abteilungen* de biplaza, e incluso participó en una incursión de bombardeo contra Dover en una ocasión. Kirschstein acabó presentándose voluntario para pilotar cazas, y el 13 de marzo de 1918 se unió a la *Jasta* 6 (acabaría siendo el piloto de más éxito de la unidad). Durante su primera semana como piloto de caza derribó un Camel del 54º Sqn. y en abril su registro ascendía a seis victorias. Kirschstein superó el doble de esta cifra de victorias durante el mes de mayo, y su victoria número 16 cayó el día 30, y en junio su éxito fue todavía mayor ya que incrementó su registro hasta alcanzar las 27 victorias. Kirschstein pilotó el 586/17 y posteriormente un D VII que decoró con una característica decoración a rayas.



Wilhelm *Willi* Reinhard, jefe de la *Jasta* 6, vestido con su *Fliegerkombination* (traje de vuelo) y sosteniendo el arnés de su paracaídas Heinecke, junto a su aparato tras haber efectuado un aterrizaje forzoso a mediados de marzo de 1918. Consiguió mantener el control suficiente para efectuar el aterrizaje forzoso, pero el Dr I capotó cuando las ruedas tocaron tierra, produciendo la mayoría de los daños visibles en esta fotografía. Durante aquel período la estrella de Reinhard estaba en auge, y fue ascendido a Hauptmann el 22 de marzo. Su registro había alcanzado ya 12 victorias a mediados de abril y posteriormente se hizo cargo del mando de la JG I.

El mismo día que consiguió su última victoria (el 24 de junio) se le concedió la medalla *Pour le Mérite* tras haberse hecho cargo del mando de la *Jasta* con carácter accidental el 10 de junio tras la muerte de Johann Janzen. Pero Kirschstein también perdió la vida en un accidente aéreo el 16 de julio, cuando iba como pasajero en un biplaza Hannover CL II pilotado por otro piloto de la *Jasta* 6, el Tte. Markgraf. Este último había ido a recogerle a un parque de aviación en Fismes, donde el Fokker del as estaba siendo revisado. Posteriormente se supo que el novato Markgraf nunca había pilotado antes un Hannover.

De todas sus victorias, la segunda conseguida por Kirschstein fue tal vez su más notable, por lo que respecta a sus oponentes. A los mandos de su Dr I, el 17 de marzo había derribado un Armstrong-Whitworth FK 8 del 2º Sqn. y la caída de este avión supuso la concesión de la Cruz Victoria a su piloto canadiense, el 2Lt A. A. McLeod.

Los disparos de Kirschstein habían incendiado el biplaza y los daños causados y las llamas eran de tales dimensiones que el observador, Alf. A. W. Hammond MC, se había visto obligado a subirse a la parte superior del fuselaje. McLeod también tuvo que evacuar la cabina, y estaba de pie sobre la zona de encastre del ala inferior izquierda, mientras con una mano seguía accionando la abrasadora palanca de control para hacer que el aparato descendiese planeando lateralmente para mantener las llamas alejadas de sí mismo y de Hammond. Finalmente el aparato se estrelló entre las trincheras.

A pesar de sus heridas y quemaduras, McLeod consiguió sacar a su observador inconsciente de los restos del aparato y le arrastró hasta una distancia segura lejos del avión, que se había estrellado con su carga de bombas todavía a bordo; ambos hombres fueron más tarde rescatados por tropas sudafricanas. Lamentablemente, aunque McLeod sobrevivió a aquel infierno, moriría al caer víctima de la gran epidemia de gripe en Canadá dos días antes del Armisticio.

El Tte. Hans Kirschstein, de la *Jasta* 6, pilotaba este vistosamente decorado triplano (586/17). Esta rara fotografía procede del álbum de Franz Hemer, y su título original era "Lt Kirschstein mit seinem Monteuren".





El *Staffelführer* de la *Jasta 77*, Josef Jacobs, vestido con el traje de vuelo completo, está sentado en el borde de la cabina de uno de sus triplanos totalmente pintados de negro. Aunque ocasionalmente pilotó un Albatros o los Pfalz D II, y posteriormente un D VII, Jacobs realizó misiones a bordo del Dr I desde marzo de 1918 hasta las últimas semanas de la guerra, consiguiendo 30 victorias con este modelo de avión. Sin duda fue el as supremo del Fokker Dr I en cuanto al número de victorias conseguidas.

LA *JASTA* 7 Y JOSEF JACOBS

La historia del triplano en la *Jasta* 7 es bastante singular ya que gira en torno a un solitario y particularmente eficaz piloto: el *Staffelführer* Leutnant der Reserve Josef Carl Jacobs. Este fascinante personaje acabaría la guerra con más de 40 victorias confirmadas (diversas fuentes atribuyen a Jacobs registros que varían de 41 a 48 victorias, y él mismo afirmaba en sus últimos años que había conseguido 47).

Lo que está claro con toda seguridad es que Jacobs pilotó el Dr I en combate durante mucho más tiempo que ningún otro as. A pesar de ello, es el menos conocido de los tres famosos exponentes del triplano, después de Manfred von Richthofen y Werner Voss. Sus grandes hazañas merecen una mayor notoriedad.

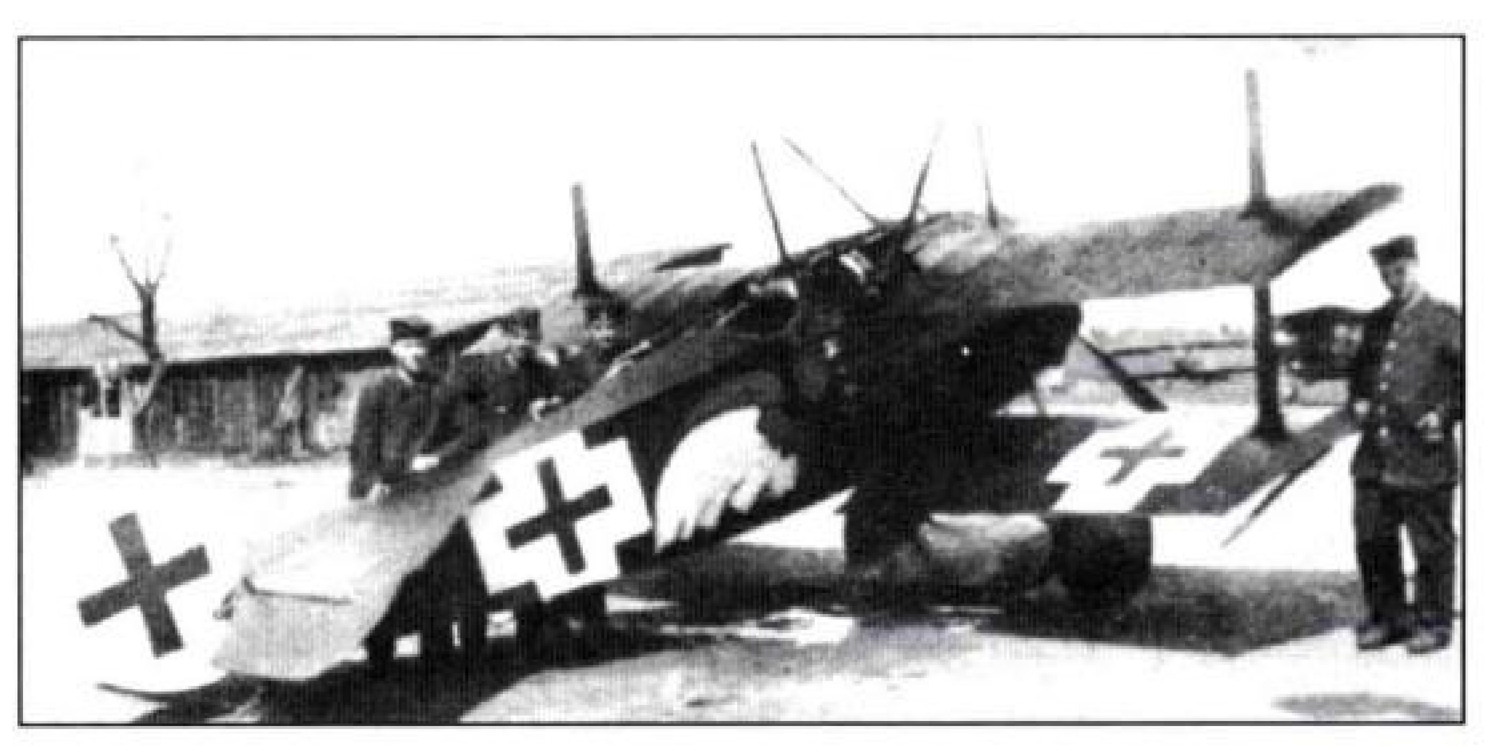
Jacobs era de Renania, donde había nacido el 15 de mayo de 1894. Había empezado a tomar lecciones de vuelo a la edad de 18 años y en el momento en que empezó la guerra se presentó voluntario para el *Fliegertruppe*. El futuro as comenzó su carrera como piloto en el *Feldflieger Abteilung* 11 en julio de 1915, donde pilotó una serie de LVG Albatros y Aviatik de los modelos B y C (biplazas). En varias ocasiones durante este período, él y sus observadores entraron en combate sin resultados claros con aviones franceses. En diciembre de aquel año Jacobs voló por primera vez a bordo de un Fokker Eindecker, y dos meses después su magnífica hoja de servicios le valió el ascenso a Leutnant der Reserve. El 21 de marzo de 1916, los Eindecker del *FFl Abt* 11 fueron agrupados con los de otras dos unidades para constituir el *Fokkerstaffel West*, y Jacobs consiguió con esta unidad la primera victoria, tanto para él como para la unidad el 12 de mayo, al derribar un Caudron.

Esta unidad constituyó la base de la *Jasta* 12 que se formó aquel otoño, pero no mucho después de su constitución, Jacobs que entonces contaba en su haber con una victoria confirmada y dos sin confirmar, pasó a la *Jasta* 22 tras servir como instructor en la *Jastaschule* 1. Mientras estuvo en su nueva unidad Jacobs pilotó el Albatros D II 1072/16, blasonado con su apodo: *Köbes* sobre los laterales del fuselaje. Sus siguientes victorias llegaron con una frustrante lentitud, aunque estaba acumulando una valiosa experiencia, y en agosto de 1917 se le encomendó el mando de la *Jasta* 7 en el frente de Flandes. Allí demostró ser un muy capacitado jefe de *Staffel*, y aumentó su registro a 12 victorias pilotando Albatros y Pfalz D.

El 27 de febrero de 1918 Jacobs fue al parque Aéreo del 4º Ejército, en Gante, a recoger su "nuevo triplano", que probablemente era el 450/17, que pilotaría en muchas misiones de combate durante los ocho meses siguientes. También se le asignaría un segundo Dr I (el 470/17) y pintó ambos aparatos por completo con el color negro de identificación de la *Staffel*.

Durante sus últimos años, Jacobs contó a un periodista que en cierto momento llegó a tener *tres* triplanos, pero no se dispone de pruebas documentales o fotográficas para confirmarlo. Aquellos triplanos eran los únicos con que contaba la *Jasta*, ya que el resto de los pilotos volaban con cazas Albatros y Pflaz, y después fueron equipados con el Fokker D VII.

Esta fotografía única muestra al Dr I 450/17 de Jacobs, perteneciente a la *Jasta* 7 en su configuración más famosa. Su informe de combate cita dos victorias contra globos cautivos conseguidas el 14 de mayo y describe el esquema de color del aparato como "triplano negro con una cabeza de diablo en ambos lados del fuselaje detrás del asiento del piloto".





Josef Jacobs posa junto a sus pilotos. Son, de izquierda a derecha: Uffz. Peisker (una victoria), Uffz. Paul Hütternrauch (ocho), Uffz. August Egenbrodgt (tres), Uffz. Sicho (sobre el ala), Tte. Willi Negben (cuatro), Jacobs, Tte. Bannenberg, Uffz. Jupp Böhne (sobre el ala), Tte. Wirth, Tte. Rath (?) y un piloto no identificado.

Siempre resultaba útil para los miembros de la unidad poder identificar rápidamente a su jefe cuando estaban en el aire, y un solitario triplano en medio de un grupo de biplanos siempre destacaba. Existen pruebas circunstanciales procedentes de informes de la RAF relativos a encuentros con *dos* triplanos de la *Jasta* 7, que indican que Jacobs podría haber permitido ocasionalmente a uno de sus mejores pilotos pilotar también un Dr I. De hecho, en sus memorias Carl Degelow afirma que pilotó el triplano mientras sirvió en la *Jasta* 7, antes de convertirse en jefe de la *Jasta* 40.

Está claro que Jacobs alternaba pilotando sus triplanos y su Pflaz D II o Albatros D V, y después un D VII, pero prefería pilotar su Dr I cuando realizaba misiones a baja altura como los ataques a globos cautivos, o cuando había un techo de nubes bajo. Como él mismo afirmó, hacia mediados de 1918 era imposible ascender por encima de las patrullas británicas, y prefería volar bajo con su Dr I y dejar que sus oponentes descendiesen hasta su altura. El triplano era mucho mejor cuando estaba cerca de tierra, y si el tiempo obligaba a los aparatos británicos a volar a una altitud más baja, Jacobs con su triplano podía tener una notable ventaja.

Sin embargo, al principio se había sentido defraudado por el Dr I. Así se lee en la anotación del 24 de marzo de 1918 en su diario: "... el tercer vuelo con mi triplano. Es mucho más lento que el Albatros D V y, por lo tanto, no es muy útil. A bajas alturas es muy maniobrable y es capaz de igualar a los (aviones) ingleses". Sin embargo, su opinión mejoró pronto, aunque (como Richard Wenzl) tuvo problemas para ajustar la inestabilidad del avión como plataforma de armas:

"3 de abril de 1918: a altitudes de hasta 2.000 metros el triplano es mejor que el Albatros y el Pfalz, y mucho más maniobrable, pero hay que haberlo probado durante un período de tiempo largo para llegar a familiarizarse con él, porque es muy inestable al disparar".

El aprecio de Jacobs por este avión fue aumentando, y su triplano negro dejó pronto una vívida impresión en sus oponentes. El 12 de abril de 1918 entró en acción contra unos SE 5 del 74° Sqn. entablando un combate revirado *(Kurvenkampf)* con el Alf. J. I. T. *Taffy* Jones. El oponente de Jacobs realizaba su primera patrulla como piloto de caza, aunque pronto conseguiría más de 30 victorias antes del verano. Jones sobrevivió al encuentro porque había recordado lo que le había dicho su jefe de escuadrilla, Mick Mannock:

"Nunca intentes entablar un combate aéreo con un triplano como si estuvieses en igualdad de condiciones con relación a la altura, o de lo contrario te lo encontrarás a la cola y se quedará ahí hasta que te derribe".

Jacobs consiguió su primera victoria con un triplano el 11 de abril, y a ésta le siguieron muchas más. El 14 de mayo (el día anterior a su 24° cumpleaños) incendió dos globos cautivos franceses a bordo de su Dr I. Su informe de combate de aquel día contiene la primera descripción de que se dispone del ya famoso esquema de color:

"Fok. DR I 450/17: triplano negro con una cabeza de diablo pintada a ambos lados del fuselaje detrás del asiento del piloto".

"A las 04.10 horas despegué con mi *Staffel* para efectuar una patrulla sobre el frente; como había poca actividad aérea y había visto algunos globos ingleses a través de las nubes, me decidí por un ataque contra los globos cautivos. Con toda mi *Staffel* me lancé a través de las nubes, abriendo inmediatamente fuego contra el primero de ellos que se incendió de inmediato y ardió ferozmente. Entonces abrí fuego contra un segundo globo, mientras un Pflaz (Uffz Mertens) disparaba al mismo tiempo contra un tercer globo. Inmediatamente ambos estallaron en llamas. Sólo pude disparar durante un instante contra el tercer globo porque estaba recibiendo desde tierra un nutrido fuego de ametralladoras y armas portátiles. El último globo fue también derribado rápidamente, y desde todos los globos saltaron 8 o 10 observadores. Todos los aparatos de la *Staffel* aterrizaron a salvo en la base".

Se cree que Jacobs siguió pilotando el Dr I 450/17 con el emblema de la cabeza de diablo rojo y blanca hasta bien entrado el mes de octubre. En unas entrevistas que se le hicieron en la década de 1970 Jacobs definió su insignia como a "una bruja que escupía fuego", y en otra ocasión como "el dios del viento del norte", pero en varios informes de combate contemporáneos la menciona como una cabeza de diablo. La elección de este emblema era un tanto irónica, ya que Jacobs era un joven devotamente religioso que acudía con frecuencia a la iglesia y que nunca volaba sin una pequeña bolsa de cuero que contenía varias medallas religiosas.

En sus informes de combate describe su otro aparato (470/17) como "un avión negro con cruces negras rodeadas de blanco a ambos lados del fuselaje detrás del asiento del piloto, y el timón de dirección pintado de blanco" y, al parecer, este aparato aparece en varias fotografías. Curiosamente una sola fotografía de los aparatos de la *Jasta* 7 alineados en Ste. Marguerite tomada hacia el final de la guerra muestra dos triplanos negros, uno de los cuales está marcado con cruces blancas sobre el fuselaje y las alas. No se conoce el número de serie de este aparato con cruces blancas, podría ser el 450 o el 470/17 repintado (lo cual parece improbable). ¿O tal vez se trataba del *tercer* triplano que Jacobs mencionó en la década de los años setenta?

Lo que es seguro es que Jacobs descubrió que los motores Oberursel de sus triplanos se estropeaban con el paso del tiempo, y cada vez era más difícil conseguir repuestos. Casi resolvió este problema haciendo una oferta a las tropas alemanas del frente que estaban cerca de su base: si le traían un motor rotatorio de un aparato aliado derribado en buenas condiciones, les daría a cambio una caja de champán. Como después recordaría con cierta complicidad: "Después de aquello, nunca me faltaron motores".

Está claro que tanto el 450 como el 470/17 volaron con motores Clerget de 130 CV y con hélices británicas, que compensaban en cierto grado la falta de velocidad del triplano y que convirtieron a ambos aparatos en armas formidables. Los triplanos negros de Jacobs se estaban haciendo famosos en el frente de Flandes, y el 21 de julio, cuando su registro de victorias ascendía a 23, consiguió la largo tiempo esperada medalla *Pour le Mérite* y un merecido permiso.

Es interesante señalar que su nombre y sus hazañas no eran desconocidas para sus oponentes de la RAF. En su diario, el piloto del 56º Sqn, Capt. O. C. Holleran, uno de los "yanquis de la RAF", anotó el 13 de agosto que

durante una patrulla matinal entre la neblina "... Jacobs, a bordo de un triplano plateado, voló durante varias millas debajo de mí".

Por supuesto, Jacobs estaba de permiso en aquel momento y nunca pilotó un Dr I plateado, pero es curioso que Holleran pareciera saber que Jacobs pilotaba normalmente un triplano; quizás otro piloto de la *Jasta* 7 pilotaba uno de los aparatos de su jefe, que podía parecer de color plateado a la luz matinal. Seis días después, Holleran escribió:

"Estoy seguro de que va a estallar la guerra (una ofensiva) en este frente. No sabemos nada oficialmente, pero he reconocido los escuadrones de Richthofen y de Jacobs entre el grupo de esta mañana, y son las superestrellas de Fritz".

Parece que los éxitos de la *Jasta* 7 bajo el mando de Jacobs estaban consiguiendo una reputación también a la unidad. Jacobs regresó de permiso el 24 de agosto, pero no volvió a anotarse victorias hasta que el 13 de septiembre derribó un RE 8, y después las victorias se siguieron una a otra en rápida sucesión. Contando el RE 8, durante las cinco semanas siguientes derribó 19 aviones y cuatro globos cautivos, que elevaron su registro a 47 victorias. Y aunque su diario se interrumpe el 26 de septiembre, Jacobs participó en una memorable acción el 3 de octubre que recordaría a menudo en declaraciones a los periodistas después de la guerra. Le despertaron unos disparos de ametralladora y el rugido de los motores Hispano-Suiza, cuando un escuadrón de caza británico lanzó un ataque contra el aeródromo a primera hora de la mañana. Jacobs se puso rápidamente su *Fliegerkombination* encima del pijama y corrió hacia su triplano, que estaba ya siendo preparado por sus mecánicos. Al cabo de pocos segundos había trepado a la cabina, se había abrochado el paracaídas en el arnés, había ajustado el cinturón de seguridad y estaba despegando.

Casi inmediatamente estaba a cola de un SE 5a (según él recordaba), con sus armas abriendo fuego. Perdió de vista a su oponente entre las nubes y el humo, pero lo había derribado. Poco después estaba disparando contra otro SE cuando sintió un choque brusco en el morro de su Dr I, tan violento que creyó que había disparado contra su propia hélice. El triplano empezó a caer fuera de control, chocó contra el suelo y capotó; Jacobs salió despedido del avión, pero afortunadamente (como le gustaba contar) aterrizó sobre un montón de estiércol, que amortiguó su caída.

Con la cabeza todavía doliéndole intensamente, vio que "mi querido triplano negro, que había sido parte de mí en tantos combates, estaba destrozado". Para entonces todos los aviones de la RAF habían desaparecido, y cuando oyó el rumor de un motor BMW miró hacia arriba y vio a su camarada *Jupp* Böhne volando a bordo de su D VII que intentaba ver cómo estaba su jefe. Aunque Jacobs identificó a sus adversarios como SE los archivos "oficiales" le atribuyen dos Camel derribados aquel día.

Se cree que el Dr I que cayó aquel día era el 470/17. Algunos informes de combate redactados por Jacobs los días 8, 9, 15 y 19 de octubre describen el emblema de la cabeza de diablo en un triplano negro, por lo que se supone que el 450/17 seguía operativo. Es poco probable que un distintivo tan elaborado fuese repintado en un avión diferente en aquella desesperada etapa de la guerra, dada la grave escasez de suministros que sufría el Ejército alemán.

El 14 de octubre, el norteamericano Alf. Kenneth Unger, del 210º Sqn, entró en combate con un Fokker triplano totalmente negro y reclamó su

derribo "fuera de control". El 210º Sqn había combatido frecuentemente contra la *Jasta* 7 en ocasiones anteriores y Unger no era ningún novato, puesto que terminó la guerra como un as con 14 victorias en su haber y fue condecorado con la DFC. Sin embargo, es evidente que no consiguió acabar con el triplano negro, que debía de ser pilotado por Jacobs.

Dado que los archivos disponibles están incompletos, es difícil precisar con exactitud con qué avión consiguió Jacobs cada una de sus victorias. Sin embargo, de su registro final de al menos 47 o 48 victorias reclamadas desde principios de 1916, es probable que más de la mitad (tal vez hasta 30) las consiguiese con sus triplanos Fokker. Esto sin duda alguna le convierte en el as más importante del Fokker Dr I de toda la guerra.

Después de que la Gran Guerra terminase, Jacobs luchó contra los comunistas encuadrado en los *Freikorps* en Kurlandia en 1919, y después fue instructor de vuelo en la Fuerza Aérea turca. Después entró en el negocio de la industria aeronáutica y también fue un gran deportista que consiguió éxitos en las carreras de bobs, de automóviles y de lanchas a motor.

Jacobs sirvió en la Luftwaffe durante la II Guerra Mundial, pero destacó por sus opiniones contrarias a los nazis, tanto que tuvo que vivir en Holanda durante algún tiempo, especialmente cuando se negó a admitir a Hermann Göring como principal accionista de su empresa de aviación. Cuando murió en Múnich en julio de 1978, Jacobs era el último superviviente de los 78 aviadores que habían sido condecorados con el "Max Azul".

Jasta 12

Esta unidad tuvo inicialmente en dotación unos cuantos triplanos junto con Albatros D V a principios de la primavera de 1918, pero finalmente fue equipada por completo con los Dr I. El más célebre de estos aparatos fue el 404/17, pilotado por su antiguo *Staffelführer* Adolf Ritter von Tutschek, que entonces era jefe de la JG II, en la cual estaba encuadrada la *Jasta* 12.

La *Jagdgeschwader* II fue constituida oficialmente el 2 de febrero de 1918, y la *Jagdstaffel* 12 estableció su base en Toulis. La *Jasta* continuó distinguiendo sus triplanos pintando las colas de negro y los capots de los motores de color blanco. Esta marca distintiva se haría, más adelante, común a todos los Dr I de la JG II.

Von Tutschek, que era de Inglostadt, en Baviera, ya había conseguido 23 victorias en el verano de 1917, pero su racha de victorias terminó el 11 de agosto al ser gravemente herido. Regresó a la acción en febrero de 1918 como jefe de la recién creada JG II. Pilotó por primera vez el Fokker triplano el día 17 de aquel mes, y al día siguiente escribió en su diario: "He pasado algún tiempo pilotando un Fokker triplano con un motor rotatorio. Asciende magníficamente y es increíblemente ágil. En pocas palabras, encuentro este aparato absolutamente fantástico".

El 6 de marzo Von Tutschek iba al frente de tres triplanos y cuatro cazas Albatros de la *Jasta* 12 en una patrulla y atacó una escuadrilla de siete SE del 24º Sqn. sobre los bosques de Groupy. El jefe de la *Geschwa-*

Un alegre grupo compuesto por el jefe de la JG II, Adolf von Tutschek, y sus hombres (y mascotas) de su antigua unidad, la *Jasta* 12, en su *château* en Toulis en febrero de 1918. Son, de izquierda a derecha, Tte. Oskar Müller (OzbV), Oblt. Blumenbach (jefe de la *Jasta* 12, 2 victorias), Tte. Herbert Bock (detrás), Tte. Hermann Becker (23, delante), Vfw Ulrich Neckel (30, detrás) Tte. Koch, Htm. von Tutschek (27), Ltn Hans Staats (1 victoria), Oblt. A D. Krapfenbaurer y Tte. Paul Hoffmann (1 victoria).





Otra imagen tomada en Toulis el 15 de marzo de 1918. La unidad está en transición del Albatros al Dr I, y algunos pilotos tienen dos aviones estacionados uno junto a otro. Por ejemplo, los dos primeros aparatos pertenecían al Vfw. Ulrich Neckel, y llevan su distintivo del galón blanco con un estrecho borde blanco. El sexto avión es el Dr I que se cree fue utilizado por Hermann Becker, cuyo registro ascendía a 6 victorias en el momento en que fue tomada esta fotografía y que llegaría a alcanzar las 23 victorias.

der repitió la hazaña de conseguir obligar a uno de los aviones enemigos a aterrizar intacto, en esta ocasión el SE 5a del Alf. A. P. Wigan.

Von Tutschek volvió a entrar en acción contra el 24º Sqn. el 15 de marzo, pero esta vez la suerte le dio la espalda. Cayó víctima de un ataque sorpresa desde arriba. Según varias versiones, es posible que recibiese un golpe oblicuo en la sien que pudo hacerle perder el conocimiento; su triplano fue visto caer a gran velocidad describiendo una espiral, y los pilotos de su unidad pensaron que había conseguido efectuar un aterrizaje correcto. Sin embargo, después Von Tutschek fue encontrado muerto en su aparato.

El Alf. H. B. Redler, el piloto sudafricano que había disparado contra el Dr I, sólo reclamó una victoria probable, su cuarta victoria de un total final de diez.

El Vzfw Ulrich Neckel y el Leutnat der Reserve Hermann Becker fueron ases de la *Jasta* 12 que pilotaron en combate el triplano. Neckel, de veinte años de edad, alcanzó la categoría de as a principios de 1918, y probablemente consiguió algunas victorias con el triplano en marzo y a primeros de abril de 1918 antes de que llegasen los D VII. Terminó la guerra con 30 victorias, pero sólo diez de ellas fueron conseguidas durante el tiempo que prestó servicio en la *Jasta* 12. Tras haber burlado a la muerte muchas veces en combate, Neckel no sobrevivió a la tuberculosis que contrajo durante la posguerra y falleció en 1928. Había sido condecorado con el "Max Azul" en noviembre de 1918.

En 1918, a sus 30 años de edad, Hermann Becker era uno de los mejores pilotos de la *Geschwader*. Había reclamado varias victorias antes de la llegada del Dr I, pero consiguió doblar su registro a los mandos del triplano. Permaneció en la *Jasta* 12 y llegó a anotarse 23 victorias en total antes de que la guerra acabase. Aunque fue propuesto para la medalla *Pour le Mérite*, las posibilidades de que el as recibiese esta condecoración se esfumaron con el Armisticio.

Tte. Hermann Becker, que formó parte de la *Jasta* 12, sobrevivió a la guerra con 23 victorias.

JASTA 13

Esta *Staffel*, que también formaba parte de la *Jagdgeschwader* II, recibió los primeros ejemplares de triplano en marzo de 1918. Sus Dr I llevaban la marca distintiva de la unidad que consistía en los capots y los empenajes de cola pintados de blanco, con los distintivos personales pintados en el fuselaje entre la cabina y la sección de la cola que iba pintada de blanco.

Puede afirmarse con toda seguridad que el Tte. Hans Martin Pippart consiguió varias de sus 22 victorias pilotando el Dr I en la *Jasta* 13 durante la primavera de 1918. Este piloto de 29 años de edad había aprendido a volar antes de la guerra, e incluso había llegado a tener en 1913 su propia pequeña empresa de construcción de aviones, junto con su socio Heinrich Noll, por lo que era lógico que se hiciese piloto militar al estallar la guerra.

Pippart fue destinado al *FlAbt (A)* 220 en el frente del este en febrero de 1916. En abril de 1917 se formó a partir de esta unidad un destacamento de caza provisional, *Kampfstaffel*, y Pippart fue asignado a él, donde pilotó un Roland D II. Su primera victoria se produjo el 25 de mayo, y du-



La *Jasta* 14 fue una de las pocas unidades no encuadradas en una *Jagdgeschwader* que operaron con el Dr I en cantidades, y que lo hizo durante más tiempo que la mayoría de las demás *Staffeln*. Recibió sus primeros ejemplares en enero de 1918, y aplicó en sus aparatos el distintivo de la *Jasta* consistente en unas tiras blancas y negras que iban desde el capot hasta el empenaje de cola como se ve en esta imagen. El feliz piloto que posa con una de las mascotas de la unidad (apenas visible encima de su mano derecha) es el Tte. Herbert Boy, a quien generalmente se le atribuyen cinco victorias.

rante los seis meses siguientes le seguirían 5 más (cuatro de sus seis victorias fueron contra globos cautivos).

Posteriormente, en diciembre de 1917, pasó a la *Jasta* 13 en el frente occidental y siguió aumentando su registro.

Durante el mismo combate del 6 marzo contra el 24º Sqn. en el que von Tutschek consiguió su última victoria, Pippart derribó otro de los SE, que constituyó su 8ª victoria y la primera con el triplano. El 30 de marzo atacó a un Bréguet, pero se vio obligado a aterrizar cuando el observador francés alcanzó con sus disparos el motor de su Dr I. Pero dos días después, consiguió incendiar un globo cautivo francés que suponía su novena victoria, y la última que consiguió con la *Jasta* 13 antes de ser trasladado a la *Jasta* 19, donde siguió pilotando el triplano.

JASTA 14

Esta *Staffel* operó con triplanos bajo el mando de Johannes (Hans) Werner, ya que la unidad había recibido sus primeros ejemplares de este avión en enero de 1918 en el aeródromo de Boncourt, en el sector del 7º Ejército.

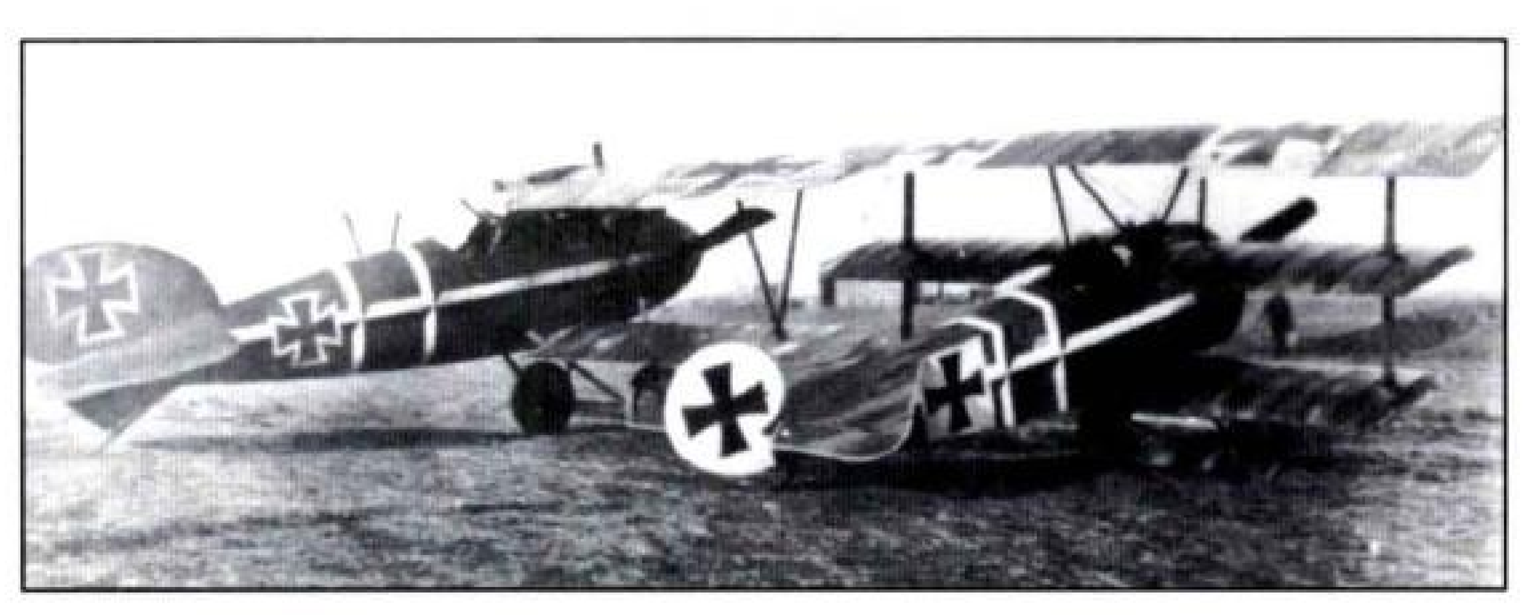
Parece ser que originalmente estaba previsto que esta *Jasta* formase parte de la JG II, lo cual fue la razón de que fuese equipado con triplanos. Aunque posteriormente los planes cambiaron, se permitió a Werner que conservase los Dr I, y la *Jasta* 14 terminó empleando los triplanos durante más tiempo que cualquier otra unidad. Pero a pesar del largo tiempo que la unidad estuvo equipada con estos aviones, la *Jasta* 14 nunca estuvo dotada al completo con los triplanos, ya que siempre tuvo también en plantilla algunos Albatros D Va y posteriormente Fokker D VII.

Además de Werner, otros ases de la *Jasta* 14 que sin duda alguna pilotaron el Dr I fueron el Vzfw Paul Rohte y el Leutnant der Reserve Herbert Boy, cada uno de ellos con cinco victorias. El Ltn Hasso von Wedel pilotó en esta *Jasta* el Dr I 183/17, distinguido con su tradicional escudo familiar, pero no llegó a conseguir ninguna victoria en combate mientras estuvo en la unidad. Posteriormente estuvo al mando de las *Jagdstaffeln* 775 y 24, y sobrevivió a la guerra con cinco victorias en su haber.

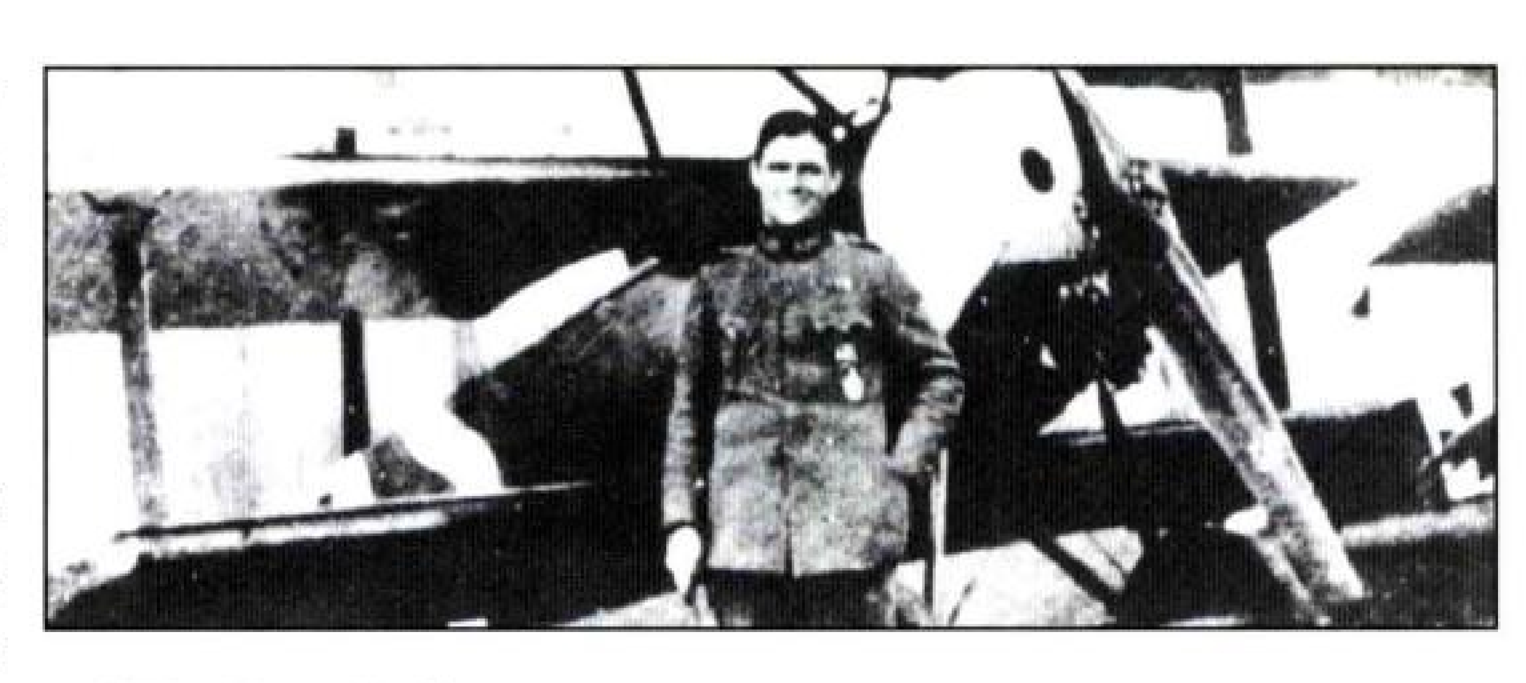
El Alf. Werner pilotó los Albatros D Va y el Dr I como *Staffelführer*, y una de las víctimas de su triplano fue el as australiano Cte. R. S. Dallas DSO, DSC. Aunque era un antiguo piloto naval, Dallas había sido nombrado jefe del 40º Sqn de la RAF en junio de 1918 tras la fusión del RNAS y el RFC.

Durante ciertos períodos no se permitía oficialmente que los jefes de unidad cruzasen las líneas del frente por temor a perder valiosos y experimentados jefes. Pero el 1 de junio Dallas volaba solo cerca del frente, aunque se mantenía a cierta distancia de las líneas de trincheras. Seguramente fue localizado por Werner y dos compañeros desde el lado alemán de las líneas y, ocultándose entre las nubes, sorprendieron al australiano y le derribaron. Dallas había conseguido más de 30 victorias. Fue la sexta víctima de Werner, a la que se sumaría una más conseguida a bordo de un Fokker D VII. Su segundo Dr I (583/17) fue derriba-

El Albatros D Va y el Fokker Dr I del jefe de la *Jasta* 14, Tte. Johannes *Hans* Werner. Esta fotografía fue tomada en enero de 1918 para dar testimonio de la transferencia de distintivos a su nuevo triplano el 198/17. Werner consiguió cinco de sus siete victorias en 1918, muchas de ellas, sin duda, a bordo del Dr I, entre ellas el derribo del jefe del 40º Sqn., el as australiano Cte. R. S. Dallas DSO, DSC, el 1 de junio.



do dentro de las líneas aliadas el 9 de junio cuando era pilotado por un piloto inexperto de la *Jasta*, que a su vez fue capturado.



El Tte. Hans Pippart, que había conseguido seis victorias (cuatro de ellas globos cautivos) en el Frente de Galitzia encuadrado en el *Jagdkommando* del FA(A) 220, fue destinado a la *Jasta* 13 en diciembre de 1917. Aquí le vemos junto a su Fokker Dr I cuando prestaba servicio en esa unidad en marzo de 1918. Consiguió tres victorias en la *Jasta* 13 (probablemente todas con el Dr I) antes de hacerse cargo del mando de la *Jasta* 19, donde continuó amentando su registro pilotando un triplano.

Jasta 15

Además de Gontermann, cuyas hazañas ya hemos relatado antes, se sabe que otros dos ases pilotaron el Dr I en la *Jasta* 15: el Leutnant der Reserve Kurt Monnington y el Tte. Hans Müller.

Müller, que previamente había sido infante y tenía 21 años de edad, había conseguido tres victorias antes del masivo intercambio de pilotos con la *Jasta* 18 a finales de marzo de 1918. El as alemán Rudolf Berthold había recibido el mando de la JG II tras la muerte de Tutschek, y su influencia era tan poderosa que se le permitió intercambiar el personal de la *Jasta* 15 por el de la *Jasta* 18 para que los miembros de su antigua unidad formasen parte de su nuevo mando.

Müller y Monnington pilotaron brevemente los Dr I en el aeródromo de la *Jasta* 15 en Autremencourt a principios de marzo, pero no durante el tiempo suficiente para conseguir ninguna victoria con este modelo de avión. La unidad fue obligada a abandonar sus escasos Dr I cuando se produjo el gran "cambio", de modo que la mayoría de las victorias conseguidas por Monnington y Müller las consiguieron con el Fokker D VII durante el verano siguiente.

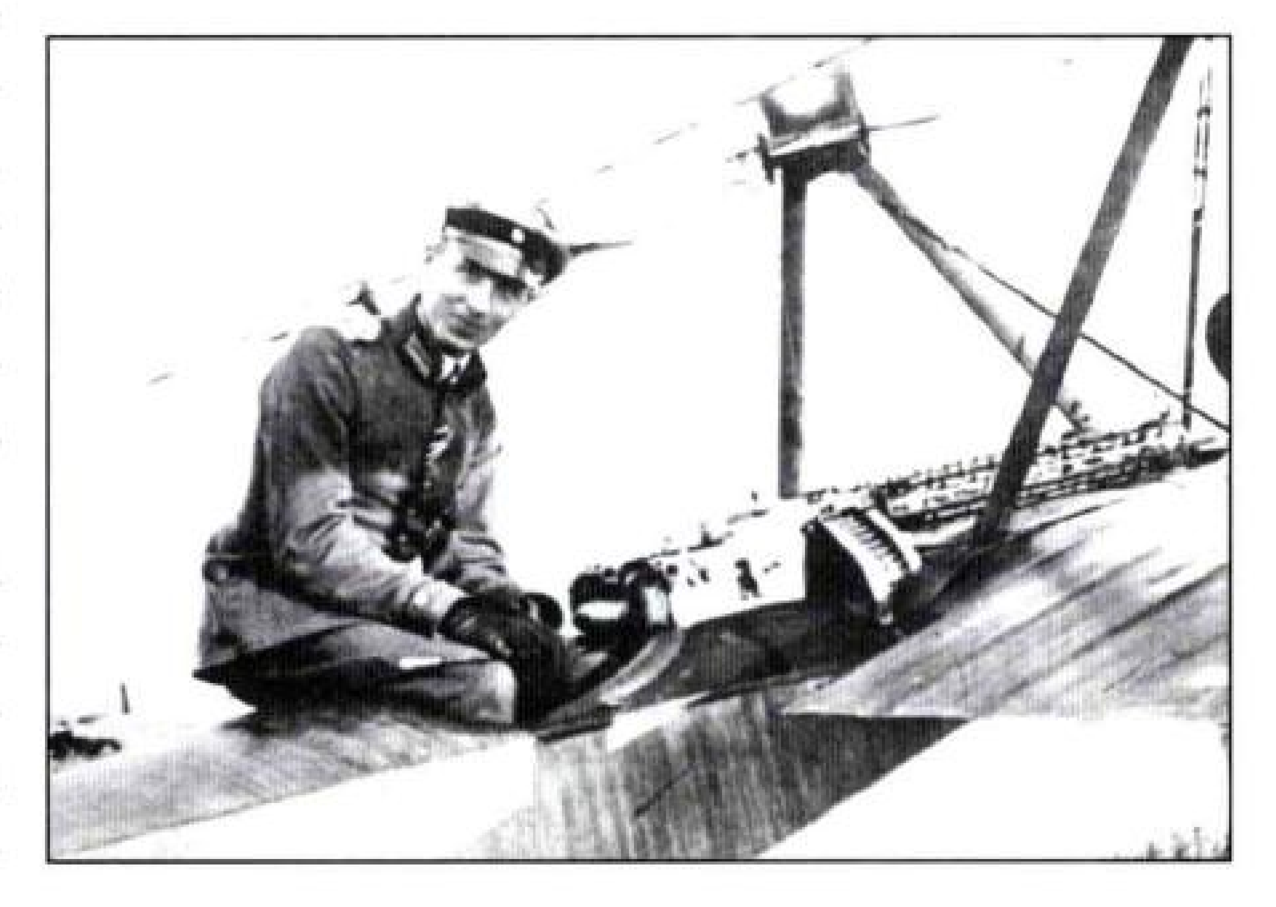
Jasta 19

Se sabe que numerosos ases de la *Jasta* 19 pilotaron triplanos, ya que la unidad tuvo al completo su dotación en abril, estando encuadrada en la JG II. De hecho, sus Dr I eran los más coloristas de la *Geschwader*, ya que llevaban el distintivo de las franjas diagonales amarillas y negras pintadas en las colas, complementado por los capots pintados de negro. Al principio, los distintivos individuales consistían generalmente en grandes números amarillos pintados sobre el fuselaje, pero el *Staffelführer* Walter Göttsch instituyó, en lugar de ello, el uso de marcas simbólicas de color blanco. A todos los triplanos de la unidad se les repintaron las insignias de las cruces del fuselaje para facilitar el uso de esos emblemas.

El Leutnant der Reserve Walter Göttsch era un veterano piloto de combate al llegar el año 1918, que había conseguido ya 17 victorias cuando llegó a la *Staffel*. Había nacido en Altour, cerca de Hamburgo, en 1897 y había acumulado mucha experiencia desde la primera vez que entró en combate en 1915. Había alcanzado su registro de victorias estando destinado en la *Jasta* 8, pero en febrero de 1918 se confió a Göttsch el mando de la *Jasta* 19. En esta unidad pilotó el Dr I 202/17 y después el 419/17, con los que consiguió elevar su registro hasta 20 victorias.

Sin embargo, el 10 de abril (el día que consiguió su última victoria) fue alcanzado por los disparos defensivos del ametrallador de un RE 8 y murió al estrellarse al sudeste de Bois de Gentelles. Los informes alemanes afirman que Göttsch fue alcanzado por dis-

El Tte. Walter Göttsch sentado en el borde la cabina de su segundo Dr I, el 419/17. Göttsch perdió la vida a bordo de este aparato el 10 de abril de 1918 tras un ataque contra un RE 8 del 52º Sqn. El as fue mortalmente alcanzado por un disparo de la ametralladora Lewis del observador, o por los disparos procedentes de las trincheras británicas.





Rudolf Rienau sentado sobre el borde de la cabina de su triplano decorado con franjas de colores.

paros antiaéreos británicos. Su avión cayó detrás de las líneas aliadas, y al triplano –419/17– se le asignó el número británico "de avión capturado" G 163. La tripulación del RE 8 tuvo que efectuar un aterrizaje forzoso, pero sobrevivió.

Como se mencionó anteriormente, Göttsch fue sucedido como jefe de la unidad por Hans Pippart, que había sido trasladado desde la *Jasta* 13, y que había pilotado el 471/17 en la *Jasta* 19. Dos días después de hacerse cargo del mando, el 20 de abril, derribó un Bréguet que constituyó su décima victoria confirmada. Durante el mes de mayo añadió cuatro victorias más a su registro, y quizás otra más el 12 de junio a los mandos del triplano, antes de la llegada de los biplanos Fokker. Pippart fue condecorado con la prestigiosa medalla "Hohenzollern" el 2 de mayo, y llegó a elevar su registro final hasta 22 victorias el 11 de agosto, pero aquel mismo día murió en combate.

El Dr I 433/17 de la *Jasta* 19, pilotado por Arthur Rahn, es uno de los triplanos más conocidos de la guerra debido a su destacada situación en una fotografía oficial clásica del *Kogenluft*. El Leutnant der Reserve Rahn aprendió algunas de sus habilidades de *Jagdflieger* bajo el mando del severo Rudolf Berthold en las *Staffeln* 18 y 15, antes de ser trasladado a la *Jasta* 19 el 29 de abril. Es muy probable que consiguiese dos o tres de sus seis victorias a los mandos del 433/17 durante los meses de abril y mayo de 1918; sobrevivió a la guerra.

El Leutnant der Reserve Rudolf Rienau probablemente inauguró también su registro de victorias con un triplano, ya que su primera victoria la consiguió el 6 de marzo de 1918. Este antiguo infante había servido brevemente en la *Jasta* 1 antes de unirse a la 19 en octubre de 1917. Pilotó el Dr I 504/17 y consiguió seis victorias durante la guerra, aunque es probable que sólo la primera o las dos primeras las consiguiese a los mandos del triplano. Después de la guerra Rienau se hizo instructor de vuelo y perdió la vida en un accidente en 1925.

Hans Körner había conseguido tres victorias en 1917, sirviendo en la *Jasta* 8 junto con Walter Göttsch. Cuando este último se hizo cargo del mando de la *Jasta* 19 en febrero de 1918, solicitó que Körner fuese trasladado a su nueva unidad. Körner pilotó el 503/17, pero probablemente sólo consiguió añadir una victoria a su registro a los mandos de este triplano; su registro terminó elevándose a siete victorias. Murió después de la guerra en un accidente de motocicleta.

Tres Vizfelwebel ases de la *Jasta* 26 posan junto a los nuevos triplanos de la unidad a primeros de abril de 1918. A la izquierda está Fritz Classen, que probablemente consiguió dos de sus once victorias con el Dr I. En el centro está el formidable Otto Fruhnner, quien, después de ascender a oficial, consiguió 27 victorias, y no fue condecorado con el "Max Azul" a causa de la abdicación del Kaiser. Y a la derecha, delante de su propio triplano (42/17), está Otto Esswein. Las dos últimas de sus doce victorias las consiguió a bordo del Dr I el 31 de mayo.



Jasta 26

Esta *Staffel*, una de las que componían la *Jagdgeschwader* III, estuvo equipada por completo con el Dr I a principios de abril de 1918, y varios de sus ases entraron en combate a los mandos del triplano.

El aparato del Vzfw. Otto Esswein era el 426/17, pero cuando le fue asignado, su registro se elevaba ya a ocho victorias. Como recompensa por sus éxitos, este piloto de 28 años de edad natural de Württemberg fue condecorado con las placas de Mérito Militar de Oro y de Plata de Württemberg y con la Cruz de Oro del Mérito Militar (considerada como el "Max Azul" de los suboficiales) el 3 de junio

de 1918. Esswein probablemente consiguió dos victorias con un triplano en marzo, tal vez también sus últimas dos victorias del último día de mayo, con lo que aumentó su registro hasta 12. A mediados de junio los Dr I habían desaparecido de la *Jasta*.

Esswein no volvió a conseguir ninguna victoria más, y murió en combate el 21 de julio. Cinco días antes había sobrevivido a un salto en paracaídas.

El jefe de la *Jagdstaffel* 26, Tte. Fritz Loerzer, cuyo famoso hermano Bruno era jefe de la JG II, también pilotó triplanos. Sin embargo, Fritz sólo había conseguido una o dos victorias con su Dr I cuando fue hecho prisionero el 12 de junio de 1918 –su registro ascendía entonces a 11 victorias–. Otros ases que volaron a los mandos del Dr I en la *Jasta* 26 fueron Erich Buder (12 victorias), Fritz Classen (11) y Helmut Lange (9), todos los cuales consiguieron alguna victoria con el triplano. El 8 de mayo se consiguió una notable victoria cuando la *Jasta* sorprendió a cinco cazas SE 5a del 74º Sqn., cuyos pilotos estaban ametrallando a tropas terrestres. El *Staffelführer* Loerzer, Buder, Classen y Lange reclamaron una victoria cada uno, aunque el escuadrón de la RAF sólo admitió la pérdida de tres SE 5a, y otros dos que sufrieron graves daños.

El distintivo de unidad de la *Jasta* 26 consistía en unas anchas franjas de color blanco y negro que rodeaban el fuselaje y la cola, además del capot pintado de negro.

JASTA 27

Entre mayo de 1917 y julio de 1918 esta unidad estuvo mandada por el Oblt. Hermann Göring, que durante este período fue condecorado con la medalla *Pour le Mérite* tras haber conseguido su victoria número 18 en abril de 1918. Esta *Staffel* utilizaba también diversos tipos de aviones, pero Göring pilotó el Dr I en varias ocasiones, y su montura era el 2026/17. Sus informes de combate personales son bastante detallados hasta finales de 1917, pero después los datos empezaron a hacerse escasos, lo cual es una pena, ya que hace imposible poder asegurar cuándo entró en combate con su triplano. Sin embargo, existen suficientes fotografías de su Dreidecker para poder afirmar con seguridad que lo utilizó con mucha frecuencia durante la primavera de 1918, a pesar de que para aquel entonces estaban empezando a llegar los nuevos Fokker D VII.

Aunque todos tenemos una impresión muy característica sobre la figura de Göring a causa de su vida posterior, no hay duda que durante la I Guerra Mundial no fue ningún vago en lo que respecta al combate. Después de haber entrado en acción en las filas del ejército, entró en la aviación en la que sirvió durante toda la guerra pilotando cualquier cosa desde los biplazas hasta los Fokker D VII, y finalmente se hizo cargo del mando de la JG I que anteriormente había sido mandada por Richthofen.

Las 22 victorias reclamadas por Göring dan testimonio de su destreza como as de caza, aunque algunas de ellas son dudosas. Sin embargo, no fue el único que estuvo en ese caso, y existen numerosas pruebas de que fue un eficaz jefe de *Jasta* y de *Geschwader* durante la Gran Guerra.

Otro Fokker triplano utilizado por la *Jasta* 27 fue el 577/17, pilotado por Rudolf Klimke. Este piloto de 27 años



Herman Göring mira hacia la cámara desde la cabina de uno de sus triplanos de la *Jasta* 27, posiblemente el 206/17. Se aprecia claramente que los montantes están decorados con su color blanco personal, que también estaba aplicado al empenaje de cola, mientras que los otros triplanos de su unidad llevaban los capots y los montantes pintados de amarillo. Detrás del canal para guiar las cintas de munición se distingue una plancha de metal para dirigir hacia fuera las vainas de cartuchos agotadas.



El as de la *Jasta* 34b, con siete victorias, Vfw Johann Pütz delante de su Dr I marcado con sus distintivos personales.

de edad era natural de Merseberg, y había empezado la guerra en la artillería, a la que se había unido en 1910. Tras pasar al servicio de aviación en 1915, pilotó biplazas –a bordo de los cuales incluso participó en un bombardeo nocturno contra Londres en mayo de 1916– y más tarde cazas, y a mediados de 1917 estaba ya encuadrado en la *Jasta* 27.

Su registro ya ascendía a seis victorias cuando fueron entregados los Fokker triplanos y tuvo ocasión de añadir dos o tres victorias más a su registro antes de la llegada del Fokker D VII. Klimke fue herido en septiembre de 1918, con lo cual la guerra terminó para él, con su registro en 17 victorias.

Uno de los otros ases, compañeros de Klimke en la *Jasta* 27, era el Tte. Helmuth Dilthey, que consiguió seis victorias con la *Staffel*, pero todas ellas conseguidas a los mandos del Albatros D II o D V. Haciendo referencia al equipamiento de su unidad, en 1918 escribió:

"Las cosas mejoraron algo cuando recibimos los triplanos. En aquel momento lo cierto es que no eran mejores que los monoplazas y biplazas ingleses, sobre todo, eran demasiados lentos y sus motores eran demasiado delicados. Pero, aparte de eso, eran bastante agradables. Nuestros triplanos llevaban los capots, los montantes de las alas y los empenajes de cola amarillos, y el resto era del color natural (acabado de fábrica). Sólo el avión del jefe, el Oblt. Göring, llevaba la cola y el capot pintados de blanco".

Jasta 34B

Otro as que fue fotografiado junto a un triplano es Rudolf Stark, aunque tampoco es muy probable que consiguiese obtener ninguna victoria con él. Sin duda el triplano encontró una gran acogida entre los pilotos bávaros de la *Jasta* 344, ya que estaban equipados con aparatos Pfalz y Albatros de segunda clase.

Stark escribiría después en su libro *Alas de guerra* sobre la llegada de los triplanos en mayo de 1918, cuando él ya contaba con cinco victorias oficiales:

"Por fin vamos a recibir también unos aparatos mejores: triplanos Fokker. Es cierto que se trata de aparatos desechados por la *Jagdgeschwader* (I), y por lo tanto tienen bastantes problemas ocultos, pero esto no reduce nuestra alegría. Tres de ellos han llegado ya. Hay grandes discusiones sobre quién va a pilotarlos y por fin hemos dejado que decidan los dados".

"Al principio estos aparatos nos parecieron un tanto extraños de pilotar, pero son extremadamente sensibles a los controles y ascienden en el aire como si se tratase de un ascensor. Puedes ascender unos cuantos cientos de metros en una fracción de segundo, y después puedes girar con él alrededor de un punto como una peonza".

Pero antes de que este piloto bávaro de 21 años de edad pudiese anotarse ninguna victoria con el triplano fue trasladado para mandar la *Jasta* 77, y después la *Jasta* 35b. Terminó la guerra con 11 victorias confirmadas y un número indeterminado sin confirmar.

Robert Greim, era un piloto bávaro de Bayreuth de 24 años de edad. Era hijo de un jefe de policía. Antes de la guerra ingresó como cadete en el ejército y sirvió en la artillería durante la fase inicial de la guerra, tras lo cual

Rudolf Stark junto al triplano 146/17 el 14 de mayo de 1918. El avión acababa de llegar procedente de la JG I cuando fue tomada esta fotografía.



pasó al *Fliegertruppe* en agosto de 1915. Pilotó biplazas y después cazas en la *Jasta* 34b, y su registro alcazaba ya una docena de victorias en la primavera de 1918, cuando estuvo al mando del *Jagdgruppe* 10, además de la *Jasta* 34b.

A principios de octubre se le concedió la medalla *Pour le Mérite* y la *Orden de Max-Joseph* a finales de aquel mismo mes, lo cual significó su nombramiento como Caballero (Ritter), por lo cual añadió el título "von" a su nombre. El 24 de mayo de 1945 se suicidó cuando era General Feldmarschall, y era jefe en funciones de la Luftwaffe, tras la derrota de Alemania.

Johan Pütz, también sirvió en el *Jasta* 34b, en la que consiguió siete victorias. Al igual que otros triplanos utilizados por este *Jasta*, el suyo era un antiguo aparato de la JG I que había sido dejado de lado con la llegada de los Fokker D VII. Pütz lo pilotó durante los meses de mayo y junio y probablemente consiguió una victoria con él. En septiembre de 1918 fue destinado lejos del frente.

Algunos pilotos de la *Jasta* 36 posan delante de uno de sus primeros triplanos (465/17), junto a su jefe, el as condecorado con la medalla *Pour le Mérite* Heinrich Bongartz, a principios de 1918. El caza ya ha sido decorado con el morro pintado de azul característico de la unidad. Estos hombres son, de izquierda a derecha, (delante) Vzfw. Meyer, Tte. Gustav Wandelt (?) (dos victorias), Bongartz, Tte. Max Naujok, Tte. Max Fhurmann y Uffz. Alfred Hübner (seis victorias), y detrás, Vzfw. Patzer y Tte. Gottfried von Häbler (ocho victorias).

Jasta 36

Esta unidad de la JG III sería la que utilizaría el triplano durante más tiempo que las demás *Jastas* de la *Geschwader*. Junto con la *Jasta* Boelcke, esta *Staffel* recibió sus primeros triplanos a finales de enero de 1918; todavía tenía en dotación algunos de sus Dr I con el morro pintado de azul en el mes de agosto.

A causa de la longevidad en servicio de este avión, la mayoría de los ases de la unidad pilotaron probablemente algún tiempo el Dr I durante el último año de guerra. Uno de esos ases era el piloto de 26 años de edad Heinrich Bongartz, de Gelsenkirchen, Westfalia, que era un antiguo maestro de escuela e infante que empezó a pilotar en la *Jasta* 36 en 1917; consiguió sus primeras victorias durante el "abril sangriento". Cuando le fue asignado un triplano su registro ascendía ya a más de 30 victorias, y ocupaba el cargo de *Staffelführer* desde el mes de septiembre. Poco antes de Navidad había sido condecorado con la medalla *Pour le Mérite*.

El registro final de Bongartz ascendió a 33 victorias, y las tres últimas las había conseguido con su triplano. Fue derribado por el Capt. C. G. Glynn del 74º Sqn. que pilotaba un SE 5a.

Pese a la impresión general de que el Fokker triplano llenó los cielos de Francia durante la I Guerra Mundial, el período de tiempo en que estuvo presente sobre las líneas de frente fue breve, y el número de estos aviones que entró en combate fue pequeño. Aunque Manfred von Richthofen lo utilizó con maestría, conocía perfectamente sus defectos –nadie tenía mucha confianza en este aparato a causa de sus problemas estructurales iniciales–. Simplemente el Dr I no estuvo a la altura de lo que se esperaba de él.

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

El Fokker Dr I, indudablemente el más famoso avión de caza que entró en acción durante la I Guerra Mundial, estaba inspirado en el diseño del Sopwith triplano de 1916-1917. El avión alemán, que tenía tres alas superpuestas, parecía una maniobrabilidad mucho mayor que cualquiera de los demás cazas entonces en servicio sobre el frente. El Dreidecker (término del que procede su denominación Dr), que entró en servicio en el frente occidental durante el otoño de 1917, consiguió un éxito inmediato en manos de la unidad de caza de élite de Alemania: la JG I de Manfred von Richthofen. Aunque el triplano no era especialmente veloz en comparación con otros aviones de caza de la época, y siempre tuvo tendencia a sufrir fallos en las alas a lo largo de su breve carrera, el Dr I demostró ser un formidable adversario en manos de expertos ases como Von Richthofen, Josef Jacobs y Ernst Udet. Aunque finalmente fue sustituido por el muy superior Fokker D VII, el triplano llegó a convertirse en el símbolo de las unidades de caza alemanas de la Gran Guerra.







ediciones delPrado